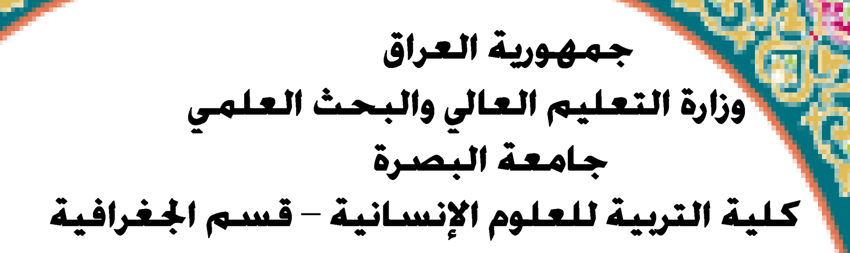


جمهورية العراق
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة البصرة
كلية التربية للعلوم الإنسانية – قسم الجغرافية

تقييم كفاءة النقل البحري العراقي ودوره في التنمية الاقتصادية

((دراسة في جغرافية النقل))

أطروحة تقدم بها الطالب

نجم الدين عبد اللّه نجم الحجاج

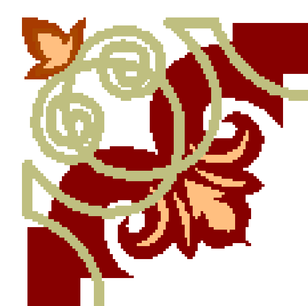
إلى مجلس كلية التربية للعلوم الإنسانية جامعة البصرة
وهي جزء من متطلبات نيل شهادة الدكتوراه
فلسفة في الجغرافيا

إشراف

أ. د. أسعد عباس هندي الأسدي

١٤٣٦هـ   ٢٠١٥م


بسم الله الرحمن الرحيم
﴿ أَلَمۡ تَرَ أَنَّ ٱلۡفُلۡكَ تَجۡرِي فِي ٱلۡبَحۡرِ
بِنِعۡمَتِ ٱللَّهِ لِيُرِيَكُم مِّنۡ ءَايَٰتِهِۦٓۚ إِنَّ فِي ذَٰلِكَ
لَأٓيَٰتٖ لِّكُلِّ صَبَّارٖ شَكُورٖ ٣١ ﴾
صدق الله العلي العظيم
سورة لقمان الآية (٣١)




إقرار المشرف

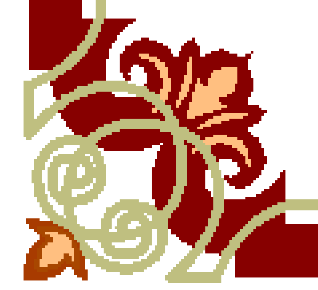
أشهد أن أطروحة الدكتوراه الموسومة:
(تقييم كفاءة النقل البحري العراقي ودوره في التنمية الاقتصادية) دراسة في جغرافية النقل .
جرت تحت إشرافي في قسم الجغرافية – كلية التربية للعلوم الإنسانية– جامعة البصرة وهي جزء من متطلبات نيل شهادة الدكتوراه – فلسفة في الجغرافية

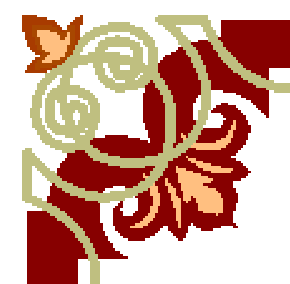
المشرف
أ. د.أسعد عباس هندي الأسدي
/ /٢٠١٥

توصية رئيس القسم

بناءً على التوصيات والشروط المتوفرة أرشح هذه الأطروحة للمناقشة

التوقيع:
الاسم: د. أسعد عباس هندي الأسدي
المرتبة العلمية: أستاذ
رئيس قسم الجغرافية/كلية التربية للعلوم الإنسانية
التاريخ: / /٢٠١٥






الإهـــداء

إلـــى

من أحيا القلوب بعد مماتها وأنارها بعد ظلمتها وألف بينها بعد شتاتها، إلى أشرف الخلق خاتم النبيين وسيد المرسلين نبينا محمد ﷺ

إلـــى

من هما أغلى من الروح والجسد .. إلى من سهرا عَلَيَّ الليالي وفي عيونهما دموع الحنان والديَّ ..

إلـــى

من شاركني تعب السنين زوجتي الغالية..

إلـــى

الابتسامة الدافئة والنفحات الطيبة .. أخوتي

نجم الدين




قائمة المحتويات

قائمة الجداول

قائمة الخرائط

قائمة الأشكال

قائمة المخططات

قائمة الصور

شكر وتقدير

الحمد لله الذي علم بالقلم، علم الإنسان ما لم يعلم

والصلاة والسلام على سيد الأنام محمد صلى عليه وآله وسلم.

في نهاية هذا العمل المتواضع لا يسعني إلا أن أتقدم بأسمى آيات الشكر والتقدير إلى من كان له عظيم الفضل في إغناء هذا الجهد بتوجيهاته السديدة التي كان لها الأثر البالغ في إنجاز هذه الدراسة ، والذي أحاطني بعلمه وغمرني بعطائه الأستاذ الدكتور أسعد عباس هندي ألأسدي الذي تفضل بالإشراف على هذه الدراسة ، ووضع الباحث على الطريق العلمي الصحيح فكان لي نعم المشرف والمرشد والملاحظ والناقد والمتابع وله مني الدعاء وعسى الله إن يزيده علماً.

وأتقدم بوافر الشكر والتقدير إلى رئيس جامعة البصرة أ.د ثامر احمد حمدان وإلى عميد كلية التربية للعلوم الإنسانية أ.م.د حسين عودة هاشم والى معاون عميد كلية التربية للعلوم الانسانية أ.د صلاح خليفة اللامي وإلى رئيس قسم الجغرافية الأستاذ الدكتور أسعد عباس هندي الرعاية وتقديمهم التسهيلات الممكنة كافة لطلبة الدراسات العليا.

كما أتقدم بأسمى آيات العرفان إلى أساتذة قسم الجغرافية جميعاً لمساعدتهم المتميزة طيلة فترة الدراسة والبحث لدعمهم العلمي من خلال توفير بعض المصادر والبيانات والمعلومات العلمية الخاصة بالبحث.

والشكر والتقدير إلى مستشار وزير النقل الاستاذ صلاح خضير عبود ، والسيد المدير العام الشركة العامة لموانئ العراق عمران راضي ثاني ، والسيد معاون المدير العام للشؤون الفنية رئيس مهندسين السيد عزيز شناوة والسيد معاون المدير العام للشؤون الإدارية الربان فاضل عبد علي عبيد والأستاذ مدير ميناء أم قصر صفاء عبدالحسين جعيز والسيد مدير الموارد البشرية عبد علي والسيد مدير شعبة الأفراد جاسب والسيد مدير قسم الشؤون البحرية سمير عبد علي مرزوق و مدير قسم الحفر البحري السيد ومدير شعبة المسح البحري ورئيس المهندسين– قسم المتابعة والسيد مدير التخطيط ومسؤولة شعبة القوى العاملة و مسؤولي قسم التخطيط والمتابعة

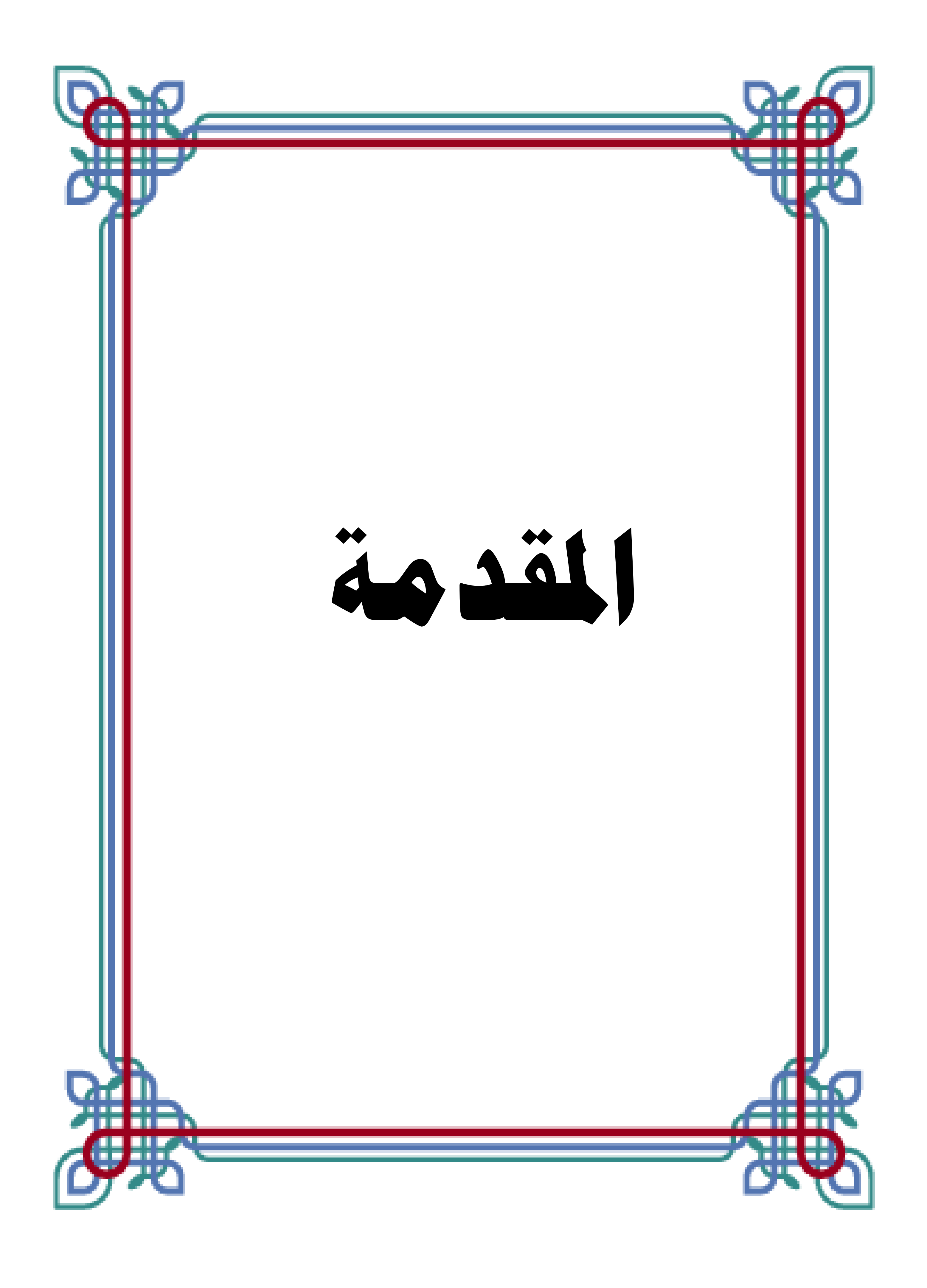
والأستاذ مدير الدراسات والبحوث ورئيس مهندسين بحريين كريم كنهل مدير النقل البحري العراقي والسيد رئيس مهندسين محيي الدين مدير النقل النهري ومدير الوكالات البحرية والسيدة مسؤولة الشعبة القانونية للنقل البري العراقي لتعاونهم في الحصول على البيانات المتوفرة لديهم.

وعظيم الامتنان للعاملين في مكتبة كلية الآداب ومُوظفي مكتبة كلية التربية للعلوم الإنسانية وموظفي قسم الجغرافية والدراسات العليا.

وأتقدم بالشكر والتقدير إلى مكتب استنساخ مطبعة البصرة للعمل على ترتيب الأطروحة وإخراجها بالشكل النهائي.

وجزى الله كل من ساعدني خير ما جزى به عباده الصالحين.. وآخر دعوانا أن الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على سيدنا محمد صلى الله وعلى آله وسلم والله ولي التوفيق...

الباحث



المقدمة

يُعد النقل البحري في وقتنا الحاضر من أهم المرتكزات الأساسية في الاقتصاد القومي لأي دولة في العالم، فهو رافد لا ينضب من المردودات المادية التي تدر في خزينة الدولة، كما انه بات قطاعاً اقتصادياً فعالاً جداً في خدمة التجارة الدولية الداخلية والخارجية لدول العالم، فالميناء وحركة التبادل التجاري تمثل حركة الوصل مع باقي دول العالم بل وأصبح النقل البحري سفيراً للدول البحرية مع باقي الدول التي تقع على البحار والمحيطات في مختلف قارات العالم، وهو الناقل للمنتجات الاقتصادية المختلفة إلى دول العالم كافة ومن جهة أخرى فهو يلقح الأفكار الاجتماعية لسكان الدول الساحلية من خلال الاختلاط الحضاري.

لقد أجبر النقل البحري دول العالم عموماً والمتقدمة بشكل خاص على تقدم استثمارات مالية كبيرة في هذه القطاع وذلك نتيجة للعوائد المادية الكبيرة الناجمة عنه. فهو مورد لا ينضب إذا ما توفر المناخ الاقتصادي والاجتماعي والسياسي المناسب. ففي بعض البلدان المتقدمة اعتمدت على النقل البحري بنسبة (٧٠) % من الموارد الداخلة في ميزان مدفوعاتها وهذا دليل على أهمية هذا القطاع الحيوي.

إن النقل البحري العراقي لا يختلف كثيراً عن النقل البحري لدول العالم بل على العكس فهو يدر أموالاً طائلة إلى ميزانية الدولة، كما انه رافد مهم في عجلة التقدم الاقتصادي للبلد وهو الشريان المغذي للمجتمع العراقي من خلال الاعتماد المباشر عليه في سد حاجات البلد من السلع الاقتصادية المختلفة. فبعد عام ٢٠٠٣ وانفتاح البلد على العالم تدفقت البضائع المختلفة إلى الأسواق المحلية العراقية مستفيدة من التغيير السياسي في العراق فضلاً عن توقف أغلب النشاطات الاقتصادية في البلد وعدم قدرتها على سد العجز في البضائع المحلية المختلفة.

انطلق النقل البحري العراقي في سد جميع الاحتياجات من السلع والمواد الغذائية المختلفة ولذلك فإن (٨٥) % من السلع والمنتجات المختلفة يتم استيرادها عن طريق النقل البحري، فهو اليوم يمثل الرئة التي يتنفس منها المجتمع العراقي، ولولا النقل البحري العراقي لعانى المجتمع العراقي من نقص حاد في السلع والبضائع المختلفة.

مشكلة الدراسة

لقد انطلقت الدراسة من عدة تساؤلات يمكن أن نحددها بما يلي:

١- ما هي أهم المراحل التاريخية التي مر بها النقل البحري العراقي؟

٢- ما هي اهم العوامل المؤثرة على النقل البحري العراقي ؟

٣- ما هي أهم معايير تقييم كفاءة النقل البحري العراقي؟

٤- هل يتمتع النقل البحري العراقي بالكفاءة التشغيلية والطاقات التصميمية المناسبة؟

٥- هل للنقل البحري العراقي أثر في التنمية الاقتصادية؟

فرضية الدراسة

تنطلق الدراسة من عدة فرضيات أهمها:

١- للنقل البحري العراقي بعد زمني منذ نشأته ولازال في طور التطور .

٢- هنالك عوامل مؤثرة في اداء النقل البحري العراقي .

٣- هنالك معايير لتقييم عناصر النقل البحري العراقي تؤثر في استقباله للسفن التجارية المختلفة .

٤- هنالك ارتباط بين النقل البحري العراقي والتنمية الاقتصادية الشاملة .

٥- اسهمت العوامل الجغرافية في التأثير على حركة الملاحة التجارية في العراق .

٦- أسهم النقل البحري العراقي في تطور النشاط الاقتصادي .

هدف الدراسة

تهدف الدراسة إلى الكشف عن الواقع الحقيقي للنقل البحري العراقي من خلال قياس كفاءة عناصره المتكونة من الطريق والميناء والسفينة ومعرفة اثره في التنمية الاقتصادية للبلد ، والتعرف على أهم الجوانب الإيجابية والسلبية لوضع الحلول والمعالجات المناسبة له وذلك انطلاقاً من أهمية هذا القطاع الحيوي ونسبة مساهمته في الاقتصاد القومي للبلد.

منهجية الدراسة

اعتمدت الدراسة على مناهج مختلفة وحسب الأهداف المستوفاة، فقد تم استقراء المنهج التاريخي وفي وضع وتحليل التطورات والتوسعات التي حصلت في النقل البحري العراقي والنشاط التجاري منذ عام (١٩٥٨-٢٠١٣) ، في حين تم اعتماد المنهج الوصفي في دراسة الضوابط الطبيعية والعوامل البشرية المؤثرة في النقل البحري من خلال توضيح أثر كل عامل على هذا القطاع الحيوي سواء أكان تأثيراً إيجابياً أو سلبياً، واستقراء المنهج التحليلي الكمي باستعمال أساليب إحصائية مختلفة لتقييم مدى كفاءة النقل البحري العراقي وموانئه والخدمات والتسهيلات المقدمة لعملائها من التجار والمستفيدين منها من خلال التعرف على سرعة الإنجاز في العمل والتسهيلات الإدارية التي تقدمها سلطة الموانئ.

وقد احتاجت هذه المنهجية المتداخلة الى وسيلتين او اسلوبين مختلفين معتمدة من خلال اتباع عدة خطوات منها المصادر المكتبية والزيارات الميدانية والمشاهدات خلال الجولات الميدانية إلى جانب المقابلات الشخصية التي أجريت مع عدد من القائمين على النقل البحري (الموانئ) فضلاً عن استطلاع عدد من آراء العاملين حول قطاع النقل البحري العراقي وما هي أهم الإيجابيات والسلبيات التي يتميز بها هذا القطاع، للوقوف بصورة جدية وأكثر واقعية على الواقع الحقيقي لهذا القطاع المهم والحيوي لرفع كفاءة النقل البحري العراقي وتحسين جودة أدائه.

مبررات الدراسة

لقد انطلقت الدراسة من عدة مبررات ويمكن إدراج أهمها بما يلي:

أولاً: أهمية قطاع النقل البحري العراقي في الوقت الحاضر والذي يعد الركيزة الأساسية في تجارته الخارجية على مستوى الاستيراد والتصدير أو إعادة التصدير أو ما يمثله الآن من ثقل في التجارة الخارجية لتنمية وإصلاح القطاعات الاقتصادية والاجتماعية للبلد.

ثانيـاً: نـدرة وجـود دراسـات أكاديميـة جغرافيـة عن هـذا الموضـوع علـى مستوى البلـد وهـذه الدراسـة المتواضـعة جاءت لتشكل إضافة بسيطة وجديدة للمكتبة الجغرافية في موضوع لم يكتب عنه سابقاً.

ثالثـاً: بالإمكان الاستفادة من نتائج هذه الدراسة من المخططين للمشاريع الخدمية والعاملين فـي تنفيذها من خـلال النتائج والتـي تستخرج من هذه الدراسـة تجعل عملية التخطيط والتنفيذ فـي مجال النقل البحـري العراقـي وموانئـه مبنيـة وفق أسس علميـة سليمة بعيداً عن العشوائية فـي وضع المقترحات.

رابعاً: أهم الخدمات التي خضـعت للدراسة وهي النقل البحري العراقي كونـه يمثل عملية التواصل الاقتصـادي والتجاري والاجتمـاعي مـا بين البحـر والبـر ، اذ تعد بوابـة البحـر من جهـة وبوابـة البر من جهة أخرى على جميع الأصعدة لاسيما فـي الجانـب التجاري الذي يعد عماد العملية الاقتصادية والاجتماعية في الوقت الحاضر لتطور هذا القطاع الحيوي ينعكس إيجابياً علـى التطور الاقتصادي للبلد ويزيد من فاعلية السكان في العمل.

معوقات الدراسة

لقد واجه الباحث صعوبات كثيرة خلال هذه الدراسة، فمنها صعوبة الحصول علـى المصـادر بشكل يسير، لقلتها وندرتها التي تتضمن المعلومات العلمية الدقيقة التي يمكن الاعتماد عليها فـي الدراسـة، وكـذلك صـعوبة الـدخول إلـى مواقـع العمـل إلا بموافقـات أمنيـة وإداريـة والحصـول عليهـا يتطلب وقتاً وجهداً كبيراً، وعدم تعاون بعض الجهات الرسمية في استحصـال البيانـات والمعلومات بشكل يسير فـي الـدوائر التابعـة إلـى النقـل البحـري العراقـي، لـذلك اسـتدعى القيـام بجولـة واسـعة ومتكررة فـي النقل البحري العراقي وموانئـه والالتقـاء بالقـائمين علـى النقل البحـري العراقـي بصـورة مباشرة أو غير مباشرة بهدف الوصول إلى أفضل النتائج.

الدراسات السابقة

إنَّ الدراسة الحالية تقييم كفاءة النقل البحري العراقي ودوره في التنمية الاقتصادية موضوعاً حيوياً ولم نجد باحثاً قد درسه بشكل تفصيلي ، كما في الدراسة الحالية ، إلاّ أنَّ هناك عدد الدراسات الجغرافية والاقتصادية تناولت موضوع النقل البحري العراقي كدراسات تاريخية أو اقتصادية بحتة ولم تتطرق الى أهم عناصره الأساسية التي تُعد الركيزة الأساسية في هذا القطاع . ومن هذه الدراسات:

١- دراسة صبري گاطع عبد، اقتصاديات النقل البحري العراقي ومستلزمات تطورها، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية الإدارة والاقتصاد، جامعة بغداد، ١٩٧٩.

٢- دراسة محمد صابر علي الموسوي، اقتصاديات الموانئ العراقية، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية الإدارة والاقتصاد، جامعة بغداد، ١٩٨١.

٣- علي حسين خميس العنزي، تطور النقل البحري لموانئ العراق (١٩٥٠-٢٠٠٠)، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية الآداب، جامعة البصرة، ٢٠٠٤.

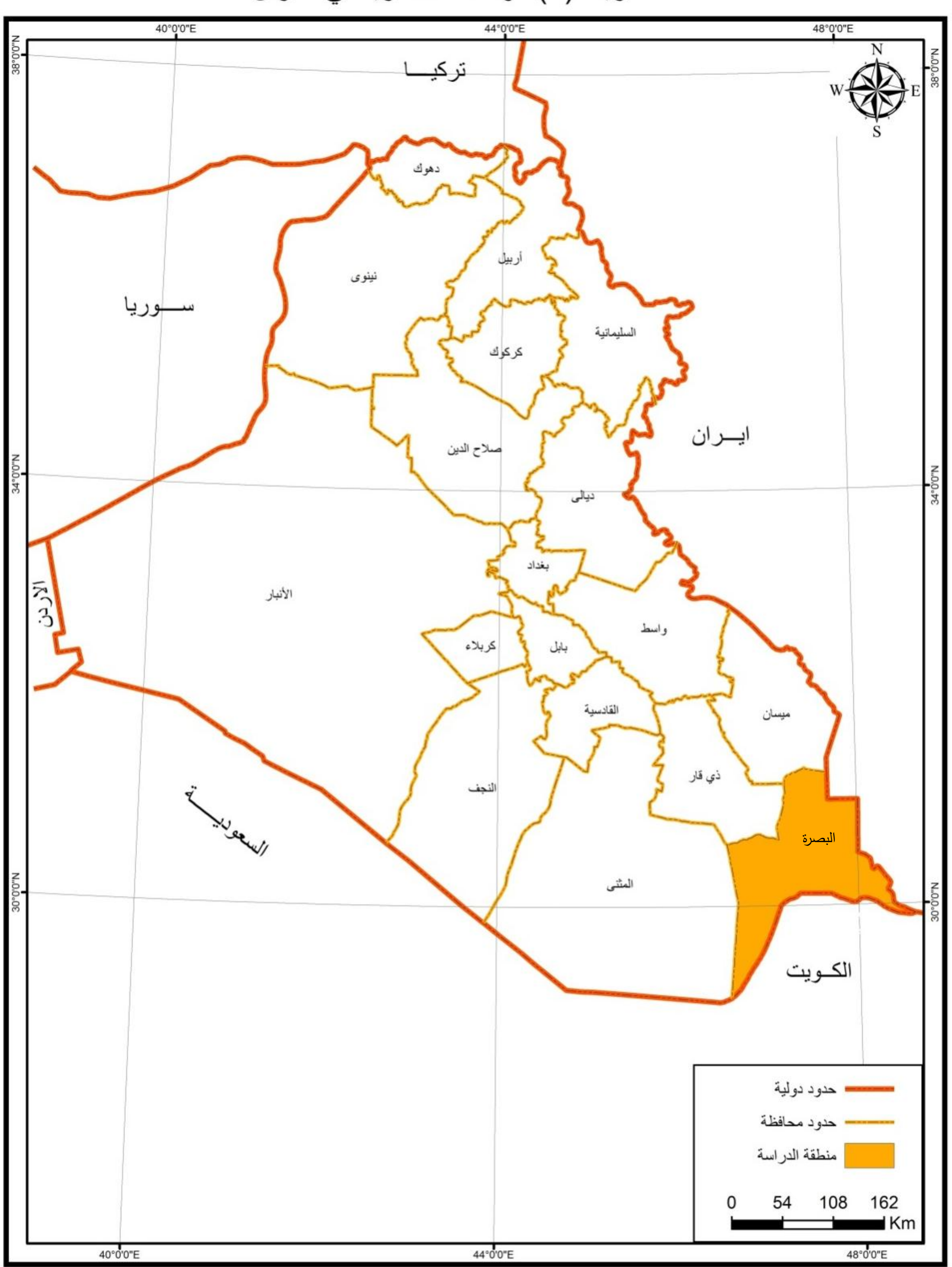
٤- احمد صدام عبد الصاحب، تنمية الموانئ التجارية وعلاقتها بتطورات النقل البحري، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية الإدارة والاقتصاد، جامعة البصرة، ٢٠٠٤.

٥- دراسة جعفر عبد الأمير عزيز الحسيني، متطلبات تعزيز القدرة التنافسية لموانئ العراق، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية الإدارة والاقتصاد، جامعة كربلاء، ٢٠١١.

حدود الدراسة

تتمثل حدود منطقة الدراسة المكانية في الساحل العراقي الممتد على الخليج العربي وشط العرب البالغ طوله (٥٨) كم والذي يمد ظهيره ليغطي البلد بجميع محافظاته البالغة (١٨) محافظة ولاسيما يتركز بصورة أساسية في محافظة البصرة بدائرتي عرض ٢٩َ – ٤٥ً ٣٠َ شمالاً وخطي طول ٣٥ً ٤٧َ – ٥٦ً ٤٨َ شرقاً خريطة (١) . أما الحدود الزمانية للدراسة فتمثل بالمدة الممتدة ما بين (١٩٥٨ – ٢٠١٣) مع التركيز على العام الدراسي ٢٠١٣.

خريطة(١) الوحدات الادارية في العراق



المصدر: الهيأة العامة للمساحة ،خريطة العراق الادارية ١/١٠٠٠٠٠٠،بغداد،٢٠١٠

هيكلية الدراسة

اقتضت طبيعة الدراسة تقسيمها إلى أربعة فصول مع المقدمة ونتائج ومقترحات . وتناول الفصل الأول دراسة النقل البحري العراقي متضمناً مبحثين تطرق المبحث الأول إلى التطور التاريخي للنقل البحري العراقي، أما المبحث الثاني تناول عناصر النقل البحري العراقي (السفينة – الطريق – الميناء).

بينما كرس الفصل الثاني لدراسة الخصائص الطبيعية والبشرية المؤثرة في النقل البحري العراقي، وقد صنفت إلى ضوابط طبيعية وعوامل بشرية التي تركت آثاراً مباشرة وغير مباشرة على كفاءة النقل البحري العراقي.

وأختص الفصل الثالث بدراسة معايير تقييم كفاءة النقل البحري العراقي من خلال تطبيق المعايير على عناصر النقل البحري.

أما الفصل الرابع فقد تناول مستقبل النقل البحري العراقي واثره في التنمية الاقتصادية متضمناً مبحثين تطرق المبحث الاول مستقبل النقل البحري العراقي من خلال وضع توقعات مستقبلية لمدة من (٥ – ١٠) سنوات للوقوف على مدى التغيرات والتطورات التي يمكن أن تحدث في النقل البحري العراقي للمستقبل القريب، والاستعداد لهذه التغييرات والتطورات.

أما المبحث الثاني تناول اثر النقل البحري في التنمية الاقتصادية فضلاً عن الاستنتاجات والمقترحات .



الفَصْلُ الأَوَّلُ

النقل البحري العراقي تاريخه وعناصره

المبحث الأول/ التطور التاريخي للنقل البحري العراقي

المبحث الثاني/ عناصر النقل البحري العراقي

(السفينة – الطريق – الميناء)

يهدف هذا الفصل إلى دراسة النقل البحري العراقي من خلال استعراض تاريخه الذي يعد الأساس لمعرفه تطوره ومستقبله ودراسة أهم عناصره الرئيسة، ولتسليط الضوء بصورة أكثر دقة تم تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين رئيسين:

المبحث الأول

التطور التاريخي للنقل البحري العراقي

تكمن أهمية دراسة النقل البحري العراقي في أنها ترشدنا إلى التعرف على أهم المراحل التاريخية التي مر بها النقل البحري[*] وتطوره، خلال العقود المختلفة حتى وصلت إلى وضعها الحالي، فتاريخ تطور النقل البحري يرتبط بنشأة الملاحة وتطورها، فقد نشأ وتطورا معاً فكلما ازدهرت الملاحة وازداد عدد وأحجام السفن القادمة والمغادرة . نشأ بحكم ذلك موانئ جديدة، وتتطور الموانئ القديمة لتمكنها من خدمة السفن الواصلة إلى موانئ العراق والتي أثرت على طبيعة النشاطات والتسهيلات التي تحتاجها السفن، وقد مر النقل البحري العراقي بعدة مراحل منذ عام ١٩٥٨-٢٠١٣، ولدراسة البعد التاريخي بصورة أكثر دقة ستقسم إلى مرحلتين تميزت كل مرحلة بأحداث أثرت على النقل البحري العراقي من حيث أعداد الموانئ وأرصفتها وأنواعها وأعداد السفن وحركتها، وهنا استعراض للمرحلتين وكما يأتي:

---

[*] يعود تاريخ النقل البحري العراقي إلى عقود قديمة تمتد في عمق التاريخ العراقي إلا أن ظهور النقل البحري بشكله الحديث والمتطور يعود مع بداية القرن العشرين وبالتحديد ما بين عاميّ ١٩١٤-١٩١٥ حيث تمثل البداية الحقيقية للنقل البحري الحديث وظهور الموانئ التجارية، وان هذه الحقب التاريخية القديمة تم دراستها من الباحثين في مجال تطور الملاحة البحرية والموانئ لذا نجد البدء بتاريخ النقل البحري العراقي من عام ١٩٥٨ كونها تمثل البداية الحقيقية لحركة التبادل التجاري على مستوى عالمي داخل العراق وخارجه. كما شهدت هذه المدة الزمنية ١٩٥٨-٢٠١٣ ظهور موانئ جديدة فضلاً عن ميناء واحد قديم وهو ميناء المعقل (البصرة حالياً)، للمزيد ينظر إلى:

١- الغريب، طالب جاسم محمد، ميناء البصرة – دراسة تاريخية (١٩١٥-١٩٥٦)، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب – جامعة البصرة، ١٩٨٤، ص٢١٤.

٢- السماك، محمد أزهر سعيد، العراق دراسة إقليمية، الجزء الأول، جامعة البصرة، ١٩٨٥، ص٤٥-٤٨.

٣- العنزي، علي حسين خميس، تطور النقل البحري لموانئ العراق (١٩٥٠-٢٠٠٠)، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية الآداب، جامعة البصرة، ٢٠٠٤، ص٢٧.

المرحلة الأولى:- ١٩٥٨-١٩٧٩

المرحلة الثانية:- ١٩٨٠-٢٠١٣

المرحلة الأولى (١٩٥٨- ١٩٧٩)

بدأت هذه المرحلة بعد قيام ثورة ١٤ تموز عام ١٩٥٨ بداية الحكم الجمهوري في العراق، فقد شهدت هذه المرحلة إنجازات اقتصادية كبيرة شملت جميع أوجه الحياة الاقتصادية والاجتماعية فيها، وبدوره انعكس على جميع القطاعات والمرافق الخدمية المختلفة ومنها قطاع النقل البحري[*]، الذي أصبح أحد أسس التطور الاقتصادي في العراق وذلك من خلال مساهمته الكبيرة في الميزان التجاري.

لقد تضافرت عوامل عدة في تطوير النقل البحري من حيث زيادة أعداد الموانئ وأرصفتها وانعكاسه على تطور عائدات النقل البحري سواء للبضائع المستوردة والمصدرة، وبسبب ازدياد حجم الاستيراد والتصدير في البلاد تم إنشاء (١٣) رصيفاً خرسانياً والذي اكتمل عام ١٩٦٠ بطاقة إجمالية بلغت (٢) مليون طن/ سنوياً (غالب، ١٩٨٧، ٤٠٥) بعد ما كان في عام ١٩٥٢ ستة أرصفة خشبية بطاقة لا تتجاوز(٦٥٠) ألف طن سنوياً (السماك، ١٩٨٥، ٤٢٦).

ولتعزيز حركة التبادل التجاري الخارجي في دعم عمليتي التنمية الاقتصادية والاجتماعية للبلد ، أستدعى بموجبها توفير الاحتياجات من خلال عمليتي الاستيراد والتصدير للمواد الأولية والسلع المصنعة والنصف مصنعة . فعقدت العديد من الصفقات التجارية لأجل النهوض وتنمية البلد، وكان للنقل البحري دور حيوي في نقل هذه البضائع المختلفة الأحجام الأنواع وتفريغها في ميناء المعقل(البصرة) ، لذا وضع منهج يتضمن بناء أرصفة خرسانية جديدة بدلاً من الأرصفة الخشبية

---

[*] تأسست شركة النقل البحري العراقي عام ١٩٥٢ إلا أن نشاطها الفعلي في نقل البضائع بحراً بعد عام ١٩٥٨-١٩٥٩ عندما فتح مقر لها في محافظة البصرة للقيام بإعمال الوكالات البحرية للسفن القادمة إلى موانئ العراق التجارية للمزيد ينظر:

١- السماك، محمد أزهر سعيد وآخرون، العراق دراسة إقليمية،ج٢، مطبعة جامعة الموصل، ١٩٨٥، ص٤٢٦.

٢- المدرس، سري محمود، تطور الملاحة في شط العرب، موسوعة البصرة الحضارية، المحور الجغرافي، دار الحكمة، ١٩٨٨، ص٢٩٤-٢٩٥.

القديمة ، لرفع طاقتها التحميلية والتي انعكست بدورها على زيادة عدد الأرصفة ، ولاسيما بعد نقل ملكية ميناء المعقل إلى الحكومة العراقية، اذ أجريت التحسينات على المخازن والسقائف لحفظ البضائع المختلفة الأحجام من خلال زيادة سعتها وطاقاتها الخزنية صورة (١) . فبدأت عمليات تأهيل الميناء في عام (١٩٥٩-١٩٦٠) من خلال اقتناء رافعات كهربائية ذات طاقة تتراوح ما بين (٣-٦٠) طن والبالغ عددها (٢٤) رافعة بطاقة تحميلية تبلغ (١٦١) طناً، لاستيعاب حمولات السفن القادمة إلى الميناء لزيادة أحجام البضائع المستوردة والمصدرة حسب جدول(١) ، حيث بلغ إجمالي السفن القادمة إلى ميناء المعقل١٧٣٥٩ سفينة وبلغ إجمالي الحمولات (٥٥٨٦٨) طن للمدة من ١٩٥٨-١٩٧٩. واكتمال أرصفة ميناء المعقل التي بلغت ١٥ رصيفاً خرسانياً في عام ١٩٦٨-١٩٦٩ وإكمال رصيف السايلو عام (١٩٦١)مخصص لرسو جنائب الحنطة بطاقة (٢)مليون طن/سنوياً وفي عام ١٩٨٠ تم إضافة رصيف خرساني جديد لميناء المعقل مخصص لرسو الجنائب (وزارة النقل، ٢٠١١، ١٣).

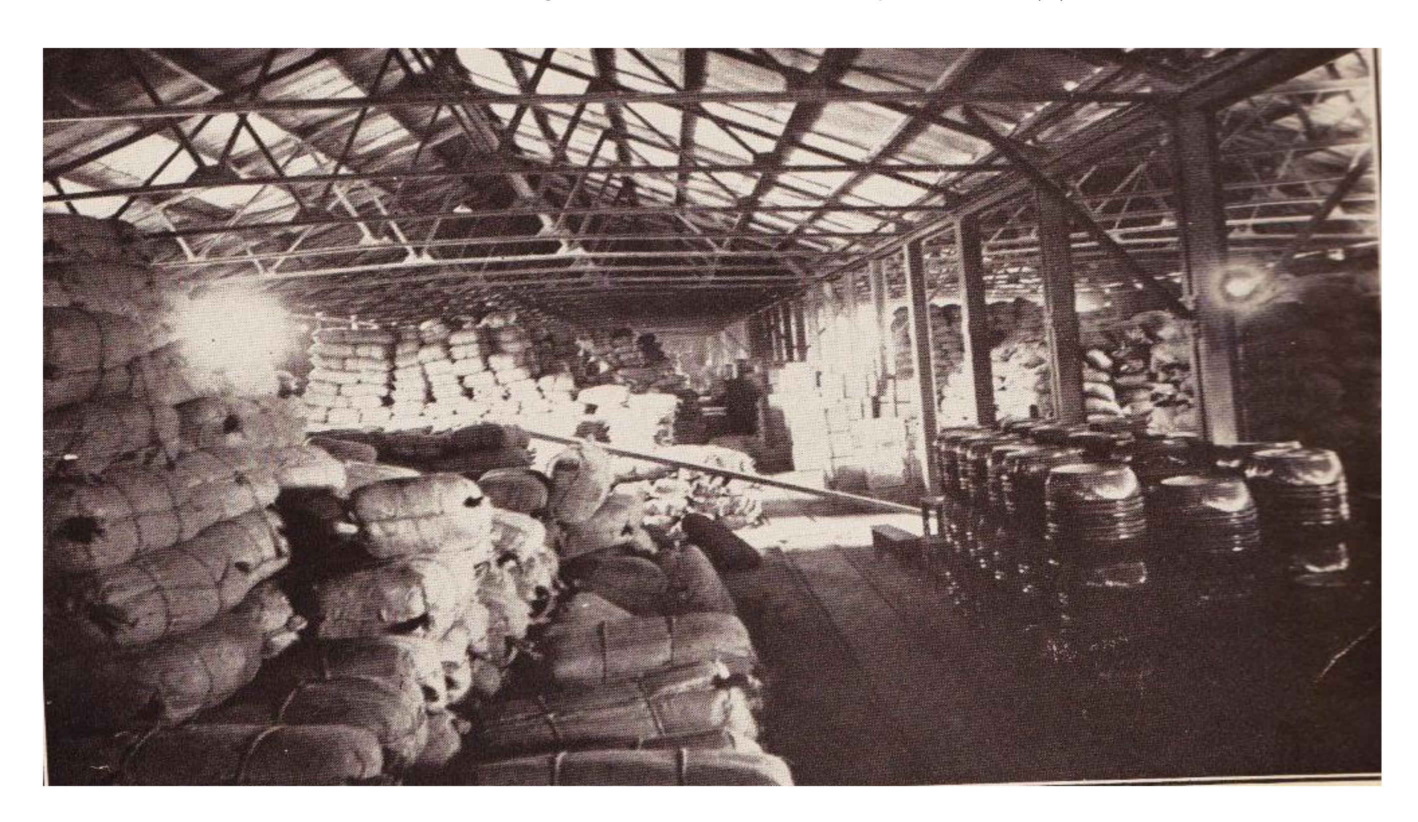
تميزت هذه المرحلة عن سابقاتها من المراحل في أن النقل البحري العراقي شهد تأسيس العديد من الموانئ التجارية وبناءها ، لمواجهة ازدحام السفن التجارية العراقية القادمة إلى ميناء المعقل، حيث تم التعاقد مع شركة تاور هاربر اليابانية(*) عام (١٩٦١) لإنشاء ميناء أم قصر المطل على خور عبد الله بمبلغ قدره (٧٤٩٧٥٣٠٠) مليون دينار عراقي ليكون ميناءً تجارياً مساعداً لميناء المعقل(العنزي، ٢٠٠٤، ٤٥).

كما تميزت هذه المرحلة بارتفاع المبالغ المخصصة لتأهيل قطاع النقل البحري العراقي ، الذي بلغ أكثر من (١٤٩٦٠٠٠) دينار عراقي (١٩٦٥)(السماك، ١٩٨٢، ١٥٩) ، فضلاً عن ارتفاع المستوى المعاشي الناتج من خلال ارتفاع الدخل القومي والتي بلغ (١٠٠٤٤١٥) دينار عراقي عام (١٩٧٩)(وزارة التخطيط، ٢٠١٣، ٢٣١) حيث خصص مجلس الإعمار العراقي

(*) وهذا الميناء كان يستعمل سابقاً من القوات البريطانية بأرصفة خشبية الصنع، وفي عام ١٩٧٥ باشر بإنشاء ميناء أبي فلوس على ضفاف شط العرب المخصص لرسو السفن النقلة للأسمدة، وفي عام ١٩٧٩ تم التعاقد مع شركة تاورهاربر اليابانية لإنشاء ميناء صناعي في خور الزبير مخصص للحمولات الصناعية. للمزيد ينظر: حيدر، فاخر زيارة، موجز تاريخ موانئ البصرة، مطبعة سامر، ط١، ٢٠١٣، ص٨٠.

بتطوير النقل البحري[*] مبلغ قدره (١٠٩٣٠٠٠٠٠) دينار عراقي عام ١٩٦٨ لإنشاء موانئ تجارية أخرى(وزارة النقل، ١٩٩١، ٩) فاستدعت الضرورة إلى إنشاء ميناء أم قصر على خور عبدالله ، الذي دخل حيز العمل عام١٩٦٧، فضلاً عن إنشاء أرصفة متوسطة وكبيرة كميناء أبي فلوس ورصيف المعامر والسايلو المعروف بسايلو الجبيلة على ضفاف شط العرب ، فضلاً عن إنشاء ميناء خور الزبير التخصصي الذي يعد من اكبر الموانئ وأحدثها عام ١٩٧٩. جدول(٢) وخريطة(٢)

صورة (١) مخزن البضائع القادمة إلى ميناء المعقل بتاريخ ١٩٥٩/٣/٨



المصدر: وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم الإعلام ، شعبة التصوير والوثائق، ٢٠١٣، ص بلا.

(*) تأسس مجلس الأعمار العراقي عام١٩٥٠-١٩٥١ الذي اخذ على عاتقه وضع برامج وخطط اقتصادية وتنموية لتطوير القطاعات الاقتصادية ومنها قطاع النقل البحري العراقي لأهميته في دعم التنمية التجارية للبلد للمزيد ينظر:

١- المؤسسة العامة لموانئ العراق، المنشأة العامة لميناء المعقل، قسم الهندسة، شعبة الصيانة، التقرير الإداري لعامي ١٩٥١-١٩٥٢، ص١١.

جدول(١)

أعداد السفن وأحجام المناولة(الشحن والتفريغ) الواصلة إلى ميناء المعقل التجاري للمدة ١٩٥٨-١٩٨٠

السنة	اسم الميناء	عدد السفن القادمة	الحمولات (ألف/طن)		أحجام الحمولات (تفريغ وشحن) ألف/طن
			الواردة	الصادرة	
١٩٥٨	ميناء المعقل	٩٢٤	١٠٥٧	٦٠٥	١٦٦٢
١٩٥٩		١١٨٢	١٢٣٤	٤٦٢	١٦٩٦
١٩٦٠		١٠٢٢	١٢٨٦	٤٨٤	١٧٧٠
١٩٦١		٩٩٧	١٢٩٢	٣٥٥	١٦٤٧
١٩٦٢		٨٤٨	١٥٧٧	٦٦٤	٢٢٤١
١٩٦٣		٩١١	١١٥٩	٥٤٩	١٧٠٨
١٩٦٤		٩٩٠	١٤٩٩	٥٦٣	٢٠٦٢
١٩٦٥		٧٩٢	١٠٤٨	٦٦٩	١٧١٧
١٩٦٦		٨٣١	١٠٦٨	٦٦٩	١٧٣٧
١٩٦٧		٧٨٥	٨١٠	٥٦٩	١٣٧٩
١٩٦٨		٥٧٧	٨٧٠	٢٧٠	١١٤٠
١٩٦٩		٤٨٣	٧٦١	٣٩٢	١١٥٣
١٩٧٠		٥٤٦	٩٤٦	٢٨٠	١٢٢٦
١٩٧١		٦٨٩	٢١٣٢	٢٣١	٢٣٦٣
١٩٧٢		٣٩٤	٩٣٣	٤٣٢	١٣٦٥
١٩٧٣		٤٨٢	١٣٧٠	٤٤٣	١٨١٣
١٩٧٤		٥٨٤	٢٧١٤	٥٦٧	٣٢٨١
١٩٧٥		٦٣٠	٣٤٦٦	١٤٤١	٤٩٠٧
١٩٧٦		٧٩٤	٣٤٦٦	١٤٤١	٤٩٠٧
١٩٧٧		٩٢٧	٤١٠٧	٩٢٣	٥٠٣٠
١٩٧٨		١٠٥٥	٤٥٤٩	٨٥٠	٥٣٩٩
١٩٧٩		٧١٧	٥٢١٠	٤٥٥	٥٦٦٥
المجموع		١٧٣٥٩	٤٢٥٥٤	١٣٣١٤	٥٥٨٦٨

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على:

وزارة النقل الشركة العامة للنقل البحري العراقي، فرع البصرة قسم التخطيط، الشعبة الفنية، ٢٠١٣، ص١٣.

جدول (٢)

موانئ العراق التجارية للمدة ١٩٥٨-١٩٧٩

السنة	اسم الميناء	عدد الأرصفة	أعداد المخازن
١٩٥٨	ميناء المعقل	١٣-١٥ حالياً	٢-١٥ حالياً
١٩٥٨	ميناء السايلو	١	١٠
١٩٦١	ميناء أم قصر الجنوبي	٩	٦-٤ حالياً
١٩٧٤	رصيف المعامر	١	-
١٩٧٥	ميناء أبي فلوس	٣	٢-١ حالياً
١٩٧٩	ميناء خور الزبير	١٢-١١	١٥-٥ حالياً

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على:

١- جمهورية العراق، وزارة النقل، الشركة العامة للنقل البحري العراقي، فرع بغداد، قسم التخطيط والمتابعة، ٢٠١٣، ص٧.

٢- جمهورية العراق، وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم التخطيط والمتابعة، شعبة البحوث والدراسات، ٢٠١٣، ص١٣.

كما أن الشركة العامة للنقل البحري العراقي قد سيرت خطاً ملاحياً منتظماً من شمال أوربا- انكلترا والبالغ عدده (١٨) سفينة مختلفة الحمولات والأحجام والأنواع جدول(٣) مما أدى إلى ارتفاع الإيرادات المتحققة ، والتي بلغت خمسة ملايين دينار عراقي (وزارة النقل،٢٠١٣، ٧) . كما تم الحصول على سفينتين بحمولة إجمالية بلغت (٣٢٠٠) طن هما عبد الكريم و(١٤)تموز، فضلاً عن الحصول على سفن أخرى بحمولات مختلفة والتي تتراوح حمولاتها (١٦٠٠-٣٥٢٥) طن، وانضمت السفينة ابن خلدون لنقل البضائع القادمة عام (١٩٧٨) ما ارتفعت الحمولات الإجمالية للبضائع المنقولة من خلالها، فضلاً عن السفن المخصصة لتحميل وتفريغ البضائع المجمدة كزين القوس والساحل العربي بنحو ٧٣٠٢٢ طن(الغريب،٩٨٤ ، ٦٨)

خريطة (٢)

الموانئ العراقية للمدة ١٩٥٨–١٩٧٩

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على:

١- وزارة النقل ، الشركة العامة لموانئ العراق ، قسم الإعلام ، ٢٠١٣.

جدول(٣)

الأسطول البحري العراقي خلال المدة ١٩٥٨-١٩٧٩

السفينة	الحمولات طن	سنة الاستلام	الطاقة الساكنة طن	نوع البضائع	نوع السفينة	موقع العمل
١٤تموز	١٦٠٠	١٩٦٢	١٦٠٠	حمولات عامة	حمولات عامة	نوادليو/موريتانيا
عبدالكريم	١٦٠٠	١٩٦٢	١٦٠٠	حمولات عامة	حمولات عامة	نوادليو/موريتانيا
١٤رمضان	١٦٠٠	١٩٧١	١٦٠٠	حمولات عامة	حمولات عامة	نوادليو/موريتانيا
بغداد	١٣٦٠٠	١٩٧١	١٣٦٠٠	حمولات عامة	حمولات عامة	نوادليو/موريتانيا
البصرة	١٣٦٠٠	١٩٧٢	١٣٦٠٠	حمولات عامة	حمولات عامة	البصرة/المعقل
بابل	١٣٦٠٠	١٩٧٢	١٣٦٠٠	حمولات عامة	حمولات عامة	عدن/اليمن
السندباد	٣١٦٠٠	١٩٧٢	٣١٦٠٠	حمولات عامة	حمولات عامة	عدن/اليمن
الكندي	٨٣٥٠	١٩٧٦	٨٣٥٠	حمولات عامة	حمولات عامة	عدن/اليمن
الواسطي	٨٣٠٠	١٩٧٦	٨٣٠٠	حمولات عامة	حمولات عامة	اليابان
الفارابي	٨٣٥٠	١٩٧٦	٨٣٥٠	حمولات عامة	حمولات عامة	عدن/اليمن
الرازي	٨٣٥٠	١٩٧٦	٨٣٥٠	حمولات عامة	حمولات عامة	البصرة/المعقل
الإدريسي	٣٥٢٥	١٩٧٦	٣٥٢٥	حمولات عامة	حمولات عامة	نوادليو/موريتانيا
الزوراء	٣٥٢٥	١٩٧٦	٣٥٢٥	حمولات عامة	حمولات عامة	عدن/اليمن
زنوبيا	٣٥٢٥	١٩٧٧	٣٥٢٥	حمولات عامة	حمولات عامة	عدن/اليمن
الخنساء	٣٥٢٥	١٩٧٧	٣٥٢٥	حمولات عامة	حمولات عامة	بريمرهافن/ألمانيا
ابن خلدون	١٢٦٥٠	١٩٧٨	١٢٦٥٠	حمولات عامة	حمولات عامة	البصرة/المعقل
زين القوس	٦٠٧٠	١٩٧٩	٦٠٧٠	تجميد	تجميد	النرويج
ساحل العربي	٦٠٧٠	١٩٧٩	٦٠٧٠	تجميد	تجميد	النرويج
المجموع	١٣١٤٤٠	-	١٣١٤٤٠	-	-	-

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على:

١-وزارة النقل، الشركة العامة للنقل البحري العراقي، فرع البصرة، سجلات الشركة، الشعبة الفنية، أعداد السفن المملوكة ونوعها، ٢٠١٣، ١٢ .

المرحلة الثانية: (١٩٨٠-٢٠١٣)

شهدت هذه الفترة تذبذباً كبيراً في حركة السفن التجارية والقادمة والمغادرة من وإلى الموانئ التجارية العراقية ، اذ أصاب النقل البحري العراقي ضرر كبير بسبب الأحداث السياسية التي مر بها البلد والحروب المتلاحقة خلال فترة من عام ١٩٨٠ – ١٩٨٨ (الحرب العراقية – الإيرانية) أو ما تسمى بحرب الخليج الأولى، والاعتماد على السفن المستأجرة، جدول (٤) في نقل البضائع والسلع المتنوعة وتفريغها في الموانئ البديلة[*]، ثم زاول النقل البحري نشاطه خلال عامي ١٩٨٩ وبداية عام ١٩٩٠ بعدها توقف نشاط النقل البحري بشكل كامل خلال عامي ١٩٩١-١٩٩٢ عند حدوث حرب الخليج الثانية وما تبعها من حصار اقتصادي استمر (١٣) سنة خلال المدة ١٩٩٣-١٩٩٦ زاول النقل البحري نشاطه التجاري بشكل منخفض، وهذه الحركة ناتجة من النشاط التجاري غير الرسمي لوقوع البلد تحت ظروف سياسية واقتصادية ، أثر تأثيراً سلبياً على نشاطه التجاري ، والذي انعكس بدوره على النقل البحري سواء على حركة التبادل التجاري أم تطوير الموانئ التجارية العراقية . ثم واصل النقل البحري نشاطه التجاري في عام ١٩٩٧ حيث بدأت حركة النقل البحري بالتزايد نتيجة لقرار الأمم المتحدة الذي يسمح للعراق باستيراد المواد الغذائية والمستلزمات والأدوية الطبية والأساسية، (المهاجر، ١٩٩٧، ١٢). إذ تدفقت السفن الواصلة إلى ميناء أم قصر الجنوبي والبالغة عددها ١٤٨٦ سفينة بحمولة إجمالية بلغت (٣٤٢١) طن ثم ارتفع عددها ليصل إلى (٤٢٧٩) سفينة بحمولة إجمالية بلغت (٧٣٨٠) طن خلال عام ٢٠٠٠. إلا أن النقل البحري العراقي وقوانينه التجارية عاودت نشاطها التجاري بشكل كثيف جداً بعد التغيير السياسي الذي حدث في العراق بعد عام ٢٠٠٣، وما رافقه من انفتاح اقتصادي على الصعيدين العربي والدولي. ورفع العقوبات الاقتصادية في نيسان عام ٢٠٠٣ (نصر والسعدون، ٢٠١٢، ٢٣)

---

[*] اعتمد العراق خلال الفترة عام ١٩٨٠-١٩٨٨ في عمليات الاستيراد والتصدير للسلع والبضائع على الموانئ البديلة كميناء العقبة الأردني الذي يبعد مسافة ٣٦٠٠ كيلومتر، ميناء الشعيبة الذي يبعد ٢٨٠ كيلومتر، وميناء جدة السعودي الذي يصل إلى ٤٥٠٠ كيلومتر عن الموانئ العراقية، وذلك بسبب موقع الموانئ العراقية بالقرب من ساحة المعركة مما سبب عجزها في مزاولة نشاطها التجاري فضلاً عن تعرضها للتدمير والأضرار الكبيرة. للمزيد ينظر:

١- المياحي، سهيلة صبيح ناصر، دور الموانئ التجارية العراقية في تجارة العراق (١٩٩٧-٢٠١٠)، رسالة ماجستير، كلية التربية – جامعة البصرة ، ٢٠١٣ ص٨١.

٢- وزارة النقل والمواصلات الشركة العامة للموانئ، التقرير الإداري السنوي للسنوات ١٩٩٠-١٩٩٢-١٩٩٣، ص٣-١٦.

جدول (٤)

أعداد السفن المستأجرة(*) القادمة والمغادرة وحمولاتها إلى الموانئ التجارية العراقية حسب جنسيتها للمدة ١٩٨٠-١٩٨٨

الجنسية	أعداد السفن		إجمالي الحمولات المستورة والمصدرة (ألف/طن)
	السفن القادمة	السفن المغادرة	
الأجنبية	٢٠٦٧	٢٢٧	١٠٦١١
العربية	٤٣	٤٣	١٠٥٤٢
العراقية(**)	٢	٢	٩٣١١
المجموع	٢١١٢	٢٧٢	٣٠٤٦٤

الجدول من عمل الباحث بالاعتماد على:

- وزارة النقل، الشركة العامة للنقل البحري العراقي، بغداد، قسم التخطيط، التقرير السنوي، السنوات (١٩٨٠-١٩٨٨)، ٢٠١٣، ص بلا.

وارتفاع المستوى المعاشي للفرد والبالغ (٥٠٠) ألف دينار (التقرير الاقتصادي العربي الموحد، ٢٠١٠، ٧١٠). ومعاناة العراق من ضائقة اقتصادية خانقة وافتقار الأسواق إلى أبسط المواد والسلع والأجهزة والمواد الغذائية والطبية ، كل ذلك دفع إلى تزايد السفن التجارية بشكل كثيف، والبالغ عددها (٢٥٧٠) سفينة مختلفة الأنواع والأحجام وبحمولة إجمالية بلغت (١٥٧٦٩٤١٣) طن عام ٢٠١٣. جدول (٥) ، وبسبب لارتفاع في حجم الحمولات والبضائع بشكل كثيف فقد تم تأهيل ميناء أبي فلوس في عام ٢٠٠٥ لاستقبال السفن المختلفة الأنواع والأحجام للتقليل من مدة بقاء السفن في الانتظار أثناء عمليات التفريغ والشحن، وحفر واجهة الأرصفة في الميناء في عام ٢٠٠٧، ورفع المخلفات الحربية من واجهة الأرصفة وتهيئتها لاستقبال السفن التجارية وتأهيل ميناء أم قصر الشمالي والمعروف بتقديم خدمات الشحن والتفريغ واكتمال أرصفته العشرة بواقع ١٢ رصيفاً للبضائع العامة .

(*) اعتمد النقل البحري العراقي على استئجار السفن من ألمانيا، استراليا، بنما، كوريا، الإمارات العربية، الأردن، عمان والسودان. للمزيد ينظر إلى: دانو، وفاء جورج، الموارد البشرية ودورها في عملية التنمية، دراسة تطبيقية على شركة النقل البحري ، المؤتمر العلمي الثاني للنقل البحري العراقي، ٢٠٠٤، ص٥١.

(**) اعتمد النقل البحري العراقي على سفينتي بيعة الغدير والناصر على نقل البضائع (المواد الغذائية والسلع العامة) إلى ميناء العقبة الأردني لتعذر دخولها إلى موانئ العراق التجارية خلال هذه المدة بسبب ظروف الحرب ومنه ينقل بوساطة النقل البري العراقي إلى المخازن العراقية. مقابلة شخصية مع السيد رئيس مهندسين حيدر كاظم ابراهيم مدير القسم الفني ، الشركة العامة للنقل البحري العراقي بتاريخ (٧ / ٦ / ٢٠١٤)

جدول (٥) إجمالي الحمولات (المستوردة والمصدرة) وأعداد السفن القادمة والمغادرة في موانئ العراق التجارية للمدة ١٩٨٠ – ٢٠١٣

الميناء / السنة	أم قصر		خور الزبير		أبو فلوس		المعقل		المجموع	
	عدد الوحدات	الحمولة/طن	عدد الوحدات	الحمولة/طن	عدد الوحدات	الحمولة/طن	عدد الوحدات	الحمولة/طن	عدد الوحدات	الحمولة/طن
١٩٨٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٥٦٨	٤٨٨٥	٥٦٨	٤٨٨٥
١٩٨٩	١٠٣	٩٤٦	٠	٠	٠	٠	٠	٠	١٠٣	٩٤٦
١٩٩٣	٢	٣٢	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠
١٩٩٤	٣١	٥٨٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠
١٩٩٥	١٢	٩٥	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠
١٩٩٦	٢٦	٣٣٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠
١٩٩٧	٢٢٢	٣١٧٣	١٢٦٤	٢٤٨	٠	٠	٠	٠	١٤٨٦	٣٤٢١
١٩٩٨	٢٩٥	٣٩١٣	١١٠١	١٦٣	٠	٠	٠	٠	١٣٩٦	٤٠٧٦
١٩٩٩	٢٨٧	٣٨٤٣	١٢٩٥	٤٠٦	٠	٠	٠	٠	١٥٨٢	٤٢٤٩
٢٠٠٠	٢٩٧	٦٠٢٢	٢٥٢٠	٩٨٩	١٤٦٢	٣٦٩	٠	٠	٤٢٧٩	٧٣٨٠
٢٠٠١	٥٣٣	٧٠٠١	٤٣١٩	٣١١٤	١٢٤٢	٦١١	٠	٠	٦٠٩٤	١٠٧٢٦
٢٠٠٢	٥١٢	٦٠٨٣١٢٩	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٥١٢	٦٠٨٣١٢٩
٢٠٠٣	٦١٤	٢٠٧١٢٤٥	٤٤	١٢٩٠٧	١٢٢٠	١٨٤٧٣٤	٠	٠	١٨٧٨	٢٢٦٨٨٨٦
٢٠٠٤	٧٤٢	١٧٦٣٢٢٨	٦٤٧	٦٠٢٣٥٧	٥١٤	٨٨٧٢٩٢	٠	٠	١٩٠٣	٣٢٥٢٨٧٧
٢٠٠٥	٧٦٣	٤٣٦١٩٦٥	١٢٦٢	١٢٠٠٤٤٣	٢٠٢٥	٤٨٠٢٧٠	١٠٨	٤٤٤٠٤	٤١٥٨	٦٠٨٧٠٨٢
٢٠٠٦	٨٩١	٧٧٢٠٣٤٠	١٣٢٩	٤١٩٥٧٢٢	١٥٥٢	٥٦٤٦٦٨	١٢٤	١٠٣٠٥٤	٣٨٩٦	١٢٥٨٣٧٨٤
٢٠٠٧	٨٧٦	٥٩٨٦٩٤١	١٠٥٦	٤١٦١٩١٤	٣٠٢٠	٦٩٢٩٦٠	٤٧	٤٢٠٦٥	٤٩٩٩	١٠٨٨٣٨٨٠
٢٠٠٨	٨٨٨	٧٤١٨٢١٥	١٠٠٥	٣٨٧٦٠٤٨	٢٣٤٥	٥٤٩٧٤٣	١٣	١٠٠٥٥	٤٢٥١	١١٨٥٤٠٦١
٢٠٠٩	١١٤٠	٧٦١٣٨٦٠	٨٦٧	٣١١٣٥٣٣	٢٤٦٩	٥٥١٠٤٤	٦٦	٤٧٠٩٦	٤٥٤٢	١١٣٢٥٥٣٣
٢٠١٠	١٠٧٣	٧٥٤٥٥١٥	٧١٤	٢٨٠٩٤٦٧	٣٦٤	٥٧١٠٦١	٢٦٣	٢٤٢٠٠١	٢٤١٤	١١١٦٨٠٤٤
٢٠١١	٩٠٥	٨٦٤٢٢٩٧	٤٩١	٣٠٧٦٢١٩	١٩٤	٤٩٦٨٧٤	٦١٩	٦٣٢٨١٢	٢٢٠٩	١٢٨٤٨٢٠٢
٢٠١٢	٨٢٧	٩٣١٤٥٢٠	٥٢٢	٤١٨٨٦٧٧	١٥٠	٤٦٦٨٦٠	٧١١	٨٣٩٦١٠	٢٢١٠	١٤٨٠٩٦٦٧
٢٠١٣	٩٤٥	١٠٠٥٨٢٦٩	٦٣٢	٤٢٧٢٦٦٨	١٩٨	٥٣٠٣٨٥	٧٩٥	٩٠٨٠٩١	٢٥٧٠	١٥٧٦٩٤١٣
المجموع	١١٩٨٤	٧٨٦٠٥٤٥٩	١٩٠٦٨	٣١٥١٤٨٧٥	١٦٧٥٥	٥٩٧٦٨٧١	٢٧٤٦	٢٨٦٩١٨٨	٥٠٤٨٢	١١٨٩٧٠٢٤١

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على:

١- وزارة النقل، الشركة العامة للنقل البحري العراقي ، قسم التخطيط ، شعبة الإحصاء، ٢٠١٣.

٢- وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق ، قسم الشؤون البحرية ، وحدة السيطرة (أعداد السفن القادمة والمغادرة) سجلات غير منشورة، ٢٠١٣.

٣- ـ وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق ، قسم التخطيط ، شعبة الإحصاء، ٢٠١٣.

ورصيفين للحاويات ورصيف للسايلو، علماً إن آخر رصيف حديدي تم إكماله في ميناء أم قصر الشمالي في عام ٢٠١٣ وتأهيل (٦٦) رافعة كهربائية متحركة بواسطة سكة حديدية، ولغرض تنظيم حركة السفن والسيطرة على الحركة التجارية، قسم ميناء أم قصر إلى جزأين: ميناء أم قصر الشمالي الأرصفة العشرة وميناء أم قصر الجنوبي (خور عبد الله). (شاهبندر، ٢٠١١، ١٥). (خريطة ٣).

تم حفر قناة ملاحية وتنظيفها من الترسبات الطينية حيث بلغ مجموع الكميات المرفوعة ١٤٧٨٠ ألف متر مكعب عام ٢٠١٢ لاستقبال السفن الكبيرة الحجم. كما تم تأهيل ميناء خور الزبير والبالغ (١٢) رصيف تجاري وتصليح الرافعات الكهربائية المتضررة خلال الحرب والبالغة (١٢) رافعة مختلفة الأوزان.

كما تم تنفيذ أعمال صيانة الآليات والمعدات والمكائن المستخدمة في عمليات التفريغ والشحن والقيام بأعمال الحفر وتطهير الممرات الملاحية من الغوارق وتعميقها فضلاً عن إنارتها. كما تم في العام ذاته إجراء الحماية الكاثودية(*) لأرصفة الموانئ جميعها.

أما منظومة النقل البحري العراقي شهدت تطوراً عام ٢٠١٣ من خلال الطاقات التصميمية للموانئ وأعداد السفن التي تم شراءها وانضمت إلى أسطول النقل البحري كبغداد والبصرة والمثنى والحدباء المختلفة في طاقاتها التصميمية والتحميلية ذات الحمولات العامة. جدول (٦)

(*) الطريقة لمنع التآكل و الصدأ عن الاسطح الخارجية للمعدات و الهياكل الحديدية و الخرسانية . اللطيف ، محمد بن عمر بن محمد العبد ، تصميم وفاعلية انظمة الحماية المهبطية (الكاثودية) المستخدمة في منع تآكل انابيب النقل ، اطروحة دكتوراه ، كلية الهندسة ، قسم الهندسة الكيمياوية ، جامعة الملك سعود ، ٢٠٠٧، ص١٣ .

خريطة (٣)

الموانئ العراقية للمدة (١٩٨٠-٢٠١٣)

47°28'0"E 47°44'0"E 48°0'0"E 48°16'0"E 48°32'0"E
30°32'0"N 30°16'0"N 30°0'0"N 29°44'0"N
N
قضاء شط العرب
ايران
ميناء المعقل
المزلق البحري
المسفن البحري
قناة شط البصرة
ميناء ابو فلوس
مجرى شط العرب
سفوان
ميناء خور الزبير
ميناء أم قصر الجديد
ميناء أم قصر القديم
جزيرة وربة
الكويت
ميناء الفاو
رأس البيشة
جزيرة بوبيان
الخليج العربي
موانئ العراق التجارية للمدة ١٩٨٠-٢٠١٣
حدود دولية
انهار
0 5 10 20 30 Km

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على:

وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم الإعلام، ٢٠١٣.

جدول (٦)

منظومة النقل البحري التجاري العراقي عام ٢٠١٣

اسم الميناء	الطاقات التصميمية للموانئ مليون/طن/سنة	عدد الأرصفة	اسم السفينة	الأسطول التجاري العراقي		
				نوع السفينة	الطاقة التصميمية للتحميل ألف/طن	تاريخ الاستلام
أم قصر الشمالي	٧٥٠٠	١٢	بيعة الغدير	حمولات عام	١٥٠٠	٧٩-١٩٨٠
الجنوبي	٦٨٥١	٩	الناصر	حمولات عام	١٧٨٥٠	٧٩-١٩٨٠
خور الزبير	٦٤٠٠	١٢	بغداد	حمولات عام	٧٨٥٠	٢٠١٢
المعقل(*)	١٥٠٠	١٤	البصرة	حمولات عام	١٧٥٠٠	٢٠١٣
			المثنى	حمولات عام	١٧٣٠٠	٢٠١٣
أبي فلوس	٧٥٠	٣	الحدباء	حمولات عام	١٧٢٠٠	٢٠١٣
المجموع	٢٣٠٠١	٥٠	٦	–	٧٩٧٠٠	–

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على:

١- وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم التخطيط، الشعبة الفنية، جدول الطاقات التصميمية لأرصفة الموانئ العراقية، ٢٠١٣، ص بلا.

٢- وزارة النقل، الشركة العامة للنقل البحري العراقي، بغداد، قسم التخطيط، شعبة العقود الخارجية، ٢٠١٣، ص بلا.

(*) يحتوي ميناء المعقل على ١٥ رصيفاً والمستغل حالياً ٤ أرصفة، أما الأرصفة الأخرى فغير مهيأة لاستقبال السفن، لوجود الغوارق فيها.

المبحث الثاني
عناصر النقل البحري العراقي (السفينة – الطريق – الميناء)

يتكون النقل البحري العراقي من ثلاثة عناصر رئيسة تعمل معاً لتحقيق مفهوم النقل البحري ويجب ان تكون هذه العناصر جميعها متوفرة وفي حالة وجود خلل في أي عنصر من العناصر سوف يعرض العناصر الأخرى إلى الخلل أيضاً وللتعرف على النقل البحري العراقي سيدرس كل عنصر على حدة، لمعرفة أبعاده ومدى أهميته في قطاع النقل البحري.

أولاً: السفينة (The ship)

تعرّف السفينة على إنها الجسم العائم بشكل هندسي وبمواصفات خاصة تضمن سلامتها وسلامة الحمولة ، سواءً أكانت بضائع أم أشخاص، وحولها يدور كل النشاط التجاري.

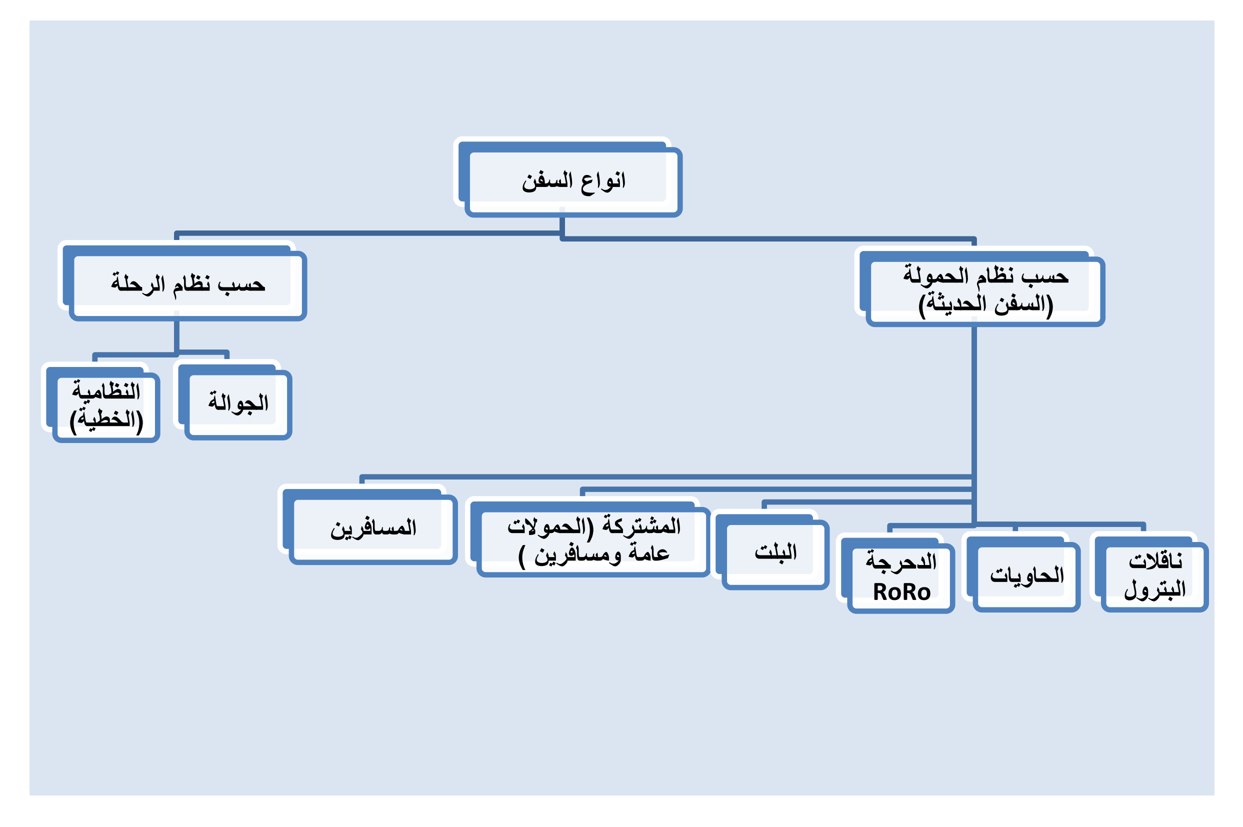
تعد السفينة الوسيلة المهمة جداً في النقل البحري التي أسقطت حاجز المسافات البعيدة بين أقاليم العالم حيث تمثل حلقة الاتصال وربط فيما بينها بكلفة اقتصادية محددة في زمن محدد . إلا أن ابتكار الرفاسات الحديثة المتعددة الزعانف أكسبها السرعة والتحكم بالاتجاه والمرونة والحرية شبه الكاملة في تحديد محاورها ومساراتها وخطوطها بما يتناسب وحاجة النقل البحري، إذ أنها الوسيلة التي سيطر الإنسان بها على البحر منذ القدم(حمود، ١٩٩٠، ٦٣)، وكما أنها المنشأة الطافية الصالحة للقيام برحلات دولية والمعدة للملاحة، وكل عائمة تستعمل في الملاحة ولا تدفع بالمجاديف تخصص للعمل في القنوات والممرات البحرية ولو لم تستهدف الربح ، وكما أنها الواسطة التي تستعمل لنقل الأشخاص والبضائع بين القارات والبلدان التي أسهمت باكتشاف القارات والمدن الجديدة ، وتمثل أداة لنقل التجارة الدولية عبر المحيطات والبحار إذ لا تختلف السفن من حيث حجمها وشكلها وأبعادها عن هذا المفهوم(اوربانسكي، ٢٠٠٩، ١٢) حيث شهد تزايداً في استعمالاتها أثناء حركة التبادل التجاري والاقتصادي لأهميتها ودورها في النقل البحري على الصعيدين الإقليمي والعالمي، وظهورها جاء بفعل تطورات الأجيال المتنوعة والمتعددة من السفن ، حيث حددت تبعاً لطبيعة عملها وخصائصها الاقتصادية والتجارية ونوع الموانئ التي ترتادها وحسب تخصصها ونوع البضائع المشحونة(علام، ٢٠٠٩، ١٣).

أنواع السفن Types of ships

تعد السفينة الركيزة الأساسية لعملية النقل البحري، وكان من الطبيعي إن تتعدد في أنواعها وتصميمها وأشكالها، ويمكن تقسيمها على أساسين شكل(١)

شكل (١)

انواع السفن البحرية



المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على:

١– بيرم، محمد جميل، موجز النقل البحري، ط١، الدار العربية للعلوم. تونس، ٢٠٠٤، ص٥٠.

٢– ميرا، شفيق لوجستيات النقل البحري، بحث مقدم إلى مؤتمر النقل البحري، مركز القاهرة الدولي للمؤتمرات، القاهرة، ١٩٩٥، ص ٦.

أولاً: حسب نوع ونظام الحمولة

من أهم أنواع السفن ضمن هذا التقسيم هي ما يأتي:

١. ناقلات البترول (النفط)

تعد الناقلات النفطية من احدث أنواع السفن العائمة في البحار وأرغبها من حيث أهميتها بفعل إسهامها في تطور الصناعة والتجارة الدولية وأكبرها حجماً وأكثرها تخصصاً ولضخامتها من حيث الطاقة التحميلية ساعد إلى حد كبير في خفض أسعار نقل البترول حيث شكلت نصف حجم الأسطول التجاري العالمي من حيث حمولاتها وعددها(الزوكة، ٢٠٠٨، ٨) حيث بلغ عدد السفن النفطية التي يمتلكها العراق ٤ سفن بحمولات بلغت (١١) ألف/طن(*) جدول(٧).

جدول(٧)

الأسطول النفطي العراقي لعام ٢٠١٣

اسم السفينة	الحمولات GRT(**)			الأبعاد(م)		الغاطس (م)	سنة ومكان الصنع
	الكلية	الصافية	الساكنة	الطول	العرض		
بغداد	٨٥٣٩	٤١١٧	١٣٠٥٩	١٢٨	٢٠,٤	١١,٥	٢٠٠٧كوريا
دجلة	٨٥٣٩	٤١١٧	١٣٠٥٩	١٢٨	٢٠,٤	١١,٥	٢٠٠٧كوريا
الفرات	٨٥٣٩	٤١١٧	١٣٠٥٩	١٢٨	٢٠,٤	١١,٥	٢٠٠٧كوريا
شط العرب	٨٥٣٩	٤١١٧	١٣٠٥٩	١٢٨	٢٠,٤	١١,٥	٢٠٠٧كوريا

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على:

١-وزارة النفط، شركة ناقلات النفط، البصرة، قسم التخطيط، الشعبة الفنية،٢٠١٣،ص بلا.

(*) بدأ العمل بنقل الحمولات النفطية نوع F.O من ميناء خور الزبير من الرصيفين ١٠-١١ النفطيين إلى ميناء الشارقة الإماراتي برحلة مستغرقة يومان خلال كل ثلاثين يوماً. مقابلة شخصية مع السيد كاظم عبد الرسول جواد، كابتن بحري، مدير القسم الفني في وزارة النفط، شركة الناقلات النفطية، البصرة، بتاريخ ٢٠١٤/٨/١٤.

(**) يقصد بالحمولات الكلية (GRT) حجم جميع الفراغات الداخلية للسفينة مطروحاً منها بعض الفراغات التي لا تدر أرباحاً كأماكن الطاقم وفق ما نص بموجب الاتفاقية الدولية لقياس الحمولات لعام حيث يمكن الحصول على GRT من خلال القانون التالي $GT=k*v$. حيث ان k = معامل يتراوح قيمته ٢٢،٠-٣٢،٠ بالاعتماد على حجم السفينة الذي يساوي (حجم البدن + حجم الإنشاء)١٩٦٠ للمزيد ينظر: حسن، موزان علي، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، ٢٠٠٩، ص٧٨.

ونتيجة إلى التطور الحاصل في بناء الناقلات النفطية أدى إلى ظهور مشكلات عن استعمال الموانئ والقنوات والممرات الملاحية الدولية كونها لم تستوعب عددها لسعة حجمها مما أدى إلى احتكار موانئ محددة وتخصصية للتعامل معها كما في قناة السويس (Spencer and Thamas, 1969,172) والموانئ الرحوية[*] (العائمة النفطية) كما في خور عبد الله العراقي لتصعيد الطاقات التصديرية.

٢.سفن الحاويات (الأوعية النمطية)

تعد سفن نقل الحاويات من احدث أنواع السفن المستعملة في عملية النقل البحري لجودتها الاقتصادية ولأهميتها في الوقت الحاضر لتقليل الفاقد والتلف التي تلحق بالبضاعة أثناء شحنها وتفريغها ، إذ تشكل عملية استعمال سفن الحاويات من الشروط الأساسية لتطوير النقل المتعدد الوسائط ولأهميتها فقد أصبحت سفن الحاويات من الوسائل الرئيسة في النقل البحري التي حققت تكاملاً ملموساً بين النقل الإقليمي والدولي(عبدالله، ١٩٧١، ١١٣) . فسفن الحاويات تختلف من حيث نوعها، فمنها سفن حاويات ثلاجة وأخرى المخصصة لنقل الحاويات المغلقة والمفتوحة من الأعلى وسفن الحاويات الصهاريج ، فضلاً عن سفن الحاويات ذات النوع المسطح لسهولة تحميل وتفريغ الحاويات الثابتة والمتحركة ذات الهيكل المعدني ، وعلى الرغم من الأهمية الاقتصادية لهذا النوع من السفن فإن العراق يعتمد في استقبال سفن الحاويات المحملة بالبضائع المختلفة الأحجام والأنواع تبعاً لحجم الحاوية[**]وقدرتها وسعتها التحميلية من الدول العربية والأجنبية مما يكلف العراق مبالغ إضافية لتحميلها وتفريغها وإعادة شحنها مرة أخرى باستعمال الروافع القنطرية

(*) تبلغ طاقاتها الإنتاجية الضخ بـ ٨٥٠٠٠٠ برميل يومياً ويبلغ سعة البرميل الواحد بحسب القياس البريطاني ١٢٠ لتراً، والتي تضخ إلى الناقلة دجلة والفرات وشط العرب وبغداد العائدة للناقلات النفطية إلى دولة الإمارات العربية المتحدة. مقابلة شخصية مع الكابتن البحري السيد سعود عبد السلام، مدير قسم الملاحة البحرية، وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، الشؤون البحرية بتاريخ ٢٠١٤/٨/١٨.

(**) هنالك نوعان من الحاويات فمنها سعة ٢٠ قدماً والأخرى ٤٠ قدماً للمزيد ينظر: حسين، سوزان علي، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة، القاهرة، مصر، ٢٠٠٤، ص٣٥.

(Gantry) المثبتة بالسفينة حيث يستعمل أذرع للاتصال بين السفينة والرصيف وبالعكس إذا كانت الحاوية موضوعة على هياكل مدولبة (العطير، ٢٠٠٠، ١٦٧). ولأهميتها فقد أصبح في الوقت الحاضر شركات متخصصة تدير العمل في هذا المجال مما يكلف العراق مبالغ سواء في خزنها أم إعادة شحنها[*]، مما حدا بالنقل البحري العراقي على إبرام مذكرة التفاهم مع السفن الناقلة للحاويات القادمة إلى ميناء أم قصر في استخدام الروافع المثبتة على السفينة في تفريغ حمولتها وإعطاءها الأولية في الإرساء والمغادرة، لارتفاع تكاليفها، ويرجع ذلك إلى أن العراق لا يمتلك ضمن منظومة النقل البحري إلى مثل هذا النوع من السفن[**].

٣- سفن الدحرجة (RORO)

تعد سفن الدحرجة من أحدث أنواع السفن وأكثرها تطوراً، لأهميتها في نقل البضائع المشحونة بواسطة العربات وشحن السيارات بمختلف الأنواع والأحجام مما يجعل عملية تحميلها وتفريغها أسرع، وهذا يزيد من إنتاجية السفينة والميناء على حد سواء(حبيب وطعماس، ١٤٧،١٩٨٩) حيث بلغ عدد سفن الدحرجة RORO العائدة إلى النقل البحري العراقي[***] ثلاثة سفن للدحرجة بحمولة إجمالية بلغت (١١٨٥٠) ألف/طن. أما في الوقت الحاضر فيمتلك النقل البحري العراقي سفينة واحدة للدحرجة ومستعملة في نقل الإدلاء البحريين إلى الموانئ النفطية لعدم صلاحية استعمالها في نقل البضائع إلى الدول المجاورة، لقدمها وتآكل بدنها ولا جدوى اقتصادية من تصليحها.

---

[*] تبلغ كلفة تحميل وشحن الحاوية (إعادة تصديرها) ذات حجم ٢٠ قدماً بـ ١٧٠ دولاراً و٤٠ قدماً بكلفة ٢١٠ دولاراً. للمزيد ينظر إلى: محسن، مصطفى فهد، المشاكل التي تواجه الموانئ البحرية، رسالة ماجستير، كلية الإدارة والاقتصاد، جامعة بغداد، ٢٠٠٥، ص١٧٢.

[**] مقابلة شخصية مع مدير شعبة التفريغ والشحن، الشركة العامة لموانئ العراق – مديرية ميناء أم قصر بتاريخ ٢٠١٤/٤/٩.

[***] بيعت كسكراب وتدمير بعض منها بصورة كاملة بسبب حرب الخليج الأولى (العراقية – الإيرانية) وحرب الخليج الثانية (١٩٩٠-١٩٩١)، ولتوقفها الطويل بيعت في عام ٢٠٠٩ للمزيد ينظر: وزارة النقل، الشركة العامة للنقل البحري العراقي، بغداد، قسم التخطيط، الشعبة الفنية، التقرير الفني، ٢٠١٣، ص بلا.

٤– سفن البلت (الطبال)

تتمثل هذه النوع من السفن تلك المخصصة لنقل البضائع المحملة فوق الطبال[*]بعد تغليفها ومناولتها ليسهل رفعها بواسطة الرافعات الشوكية المخصصة لها ولا يتم تفريغها إلا عند وصوله إلى المستهلك ويسمى هذا النوع بالنقل المخترق وتصنع من مادة الخشب أو البلاستك وفق القياسات الخاصة وتتصف هذا النوع من السفن بخصائص تميزها عن السفن الأخرى، كونها لا تحتاج إلى استثمارات ضخمة للتهيئة والتعديل السفن التقليدية إلى السفن الطبال ولا تحتاج إلى شركات مخصصة لتفريغها مقارنةً بسفن الحاويات إذ تتلاءم مع جميع أنواع وأنماط النقل الأخرى وتقليل المدة المستغرقة لفحصها، ومن احتمالية تعرضها للتلف(رسول،١٩٨٦، ١٢٦) ولا يمتلك النقل البحري العراقي ضمن أسطوله التجاري مثل هذا النوع من السفن.

٥– سفن الحاملات المشتركة

تتضمن هذا النوع من السفن المخصصة لنقل البضائع الجافة كالقمح والسكر والاسمنت والحديد الخام ونقل السوائل النباتية والحيوانية والغازات السائلة لاستغلال فراغات السفينة للحصول على الوفرات الحجم الكبير(TIR , 2007, 28) يتم شحن البضائع مباشرة داخل عنابرها المقسمة طولياً وعرضياً للمحافظة على اتزانها خلال الإبحار.

٦ – سفن الركاب(المسافرين)

يختص هذا النوع من السفن بنقل المسافرين والبضائع والأمتعة الشخصية معاً، حيث تتميز بانتظام خطوطها وسرعتها التي تفوق سرعة السفن الأخرى والتزامها بمواعيد المغادرة والوصول، فقد بلغ عدد السفن القادمة إلى موانئ العراق التجارية ولاسيما ميناء أم قصر الشمالي بنحو ٨٨٦ سفينة بحمولات إجمالية بلغت (٢١١٥٧١٠) طن للمدة ٢٠٠٢–٢٠١٠[**].

---

[*] يستعمل هذا النوع من السفن حسب الطلب من قبل الوكيل أو الناقل للحفاظ على نوع البضاعة المشحونة خلال عمليات شحنها وتفريغها. للمزيد ينظر إلى: العنبكي، مجيد حميد وعبد الوهاب نجم، المعجم البحري التجاري ط١، دار الشؤون الثقافية للنشر والطباعة، بغداد، العراق، ، ١٩٨٨، ص٢١٣.

[**] يعتمد العراق في نقل المسافرين بحراً على العقود المبرمة مع شركة النقل البحري الإماراتي بنقل المسافرين بحراً بواسطة سفينة جبل علي ومردف الإماراتية، حيث تتوقف عملية نقل المسافرين بحراً بعد تأهيل المدرج الجوي لمطار البصرة الدولي عام٢٠١١ مقابلة شخصية مع ربان أعالي البحار، فاضل عبد علي، بتاريخ ٢٠١٣/٢/١٣.

ثانياً: حسب نظام الرحلة

هناك تباين واضح في انتظام سيرها مما له تأثير على أساليب إدارة عمل السفن وتكاليف تشغيلها وطريقة التعامل مع إدارة الموانئ والتسهيلات المراد توفرها وتقديمها من الموانئ لكل صنف من هذا النوع من السفن(Unctad, 2004, 11-12)، لذا يمكن تقسيمها إلى نوعين أساسيين وكالاتي:

١.السفن الجوالة

هي سفن التي لا تتقيد بجدول أو خط يحدد سيرها في الإبحار وغير ملزمة بأجور الشحن المحددة إذ يحدد أجورها حسب قوة العرض والطلب وتتصف بكونها صغيرة الحجم وليست بإتقان السفن النظامية. لذا يتميز هذا النوع من السفن بالمرونة وحرية الحركة وذات سرعة بطيئة وتستعمل في جميع البلدان في نقل البضائع المتجانسة المنخفضة القيمة كالحبوب والفحم والأخشاب، فضلاً عن نقل البضائع السائلة التي تتراوح حمولتها ما بين (١٠٠٠٠-١٨٠٠٠) طن/ساكن(*). لذا تعد من وسائل النقل المعتدلة من حيث حجمها ويكون الجهاز الموجة للسفينة عادةً على طبيعة الإنتاج الاقتصادي في العالم ومواسمه لاسيما الإنتاج الزراعي مما يعمل ملاّك السفن من خلال الوكلاء بترتيب عملية التأجير بحيث يقلل من رحلات السفينة وهي فارغة وعندما يعرض عليهم نقل شحنة معينة من ميناء لآخر فإنهم يأخذون بنظر الاعتبار الإمكانيات المتبعة لنقل شحنة أخرى من ميناء الوصول أو ميناء قريب منه ، لكن لا يتحقق في معظم الأوقات بفعل عدم التوازن في اتجاهات التجارة العالمية(الحسيني، ٢٠١١، ٢١) ، حيث تقضي ما بين (٣٠-٤٠) % من زمن الإبحار من دون شحنة فمعظم الموانئ تميل نسبياً إلى التخصص من حيث تعاملها مع تلك السفن فاغلبها يمكن استقبال هذا الصنف من السفن لمرونتها ولعدها من السفن

(*) وزن السفينة وهي فارغة ووزنها وهي محملة وتقاس بالطن المتري وتمثل حمولتها الفرق بين وزن الماء الذي تزيحه وهي محملة تحميلاً كاملاً ووزنها وهي فارغة حيث تختلف حمولاتها اختلافاً طفيفاً بين فصلي الشتاء والصيف، إذ يتيح التعامل معها قانونياً في الموانئ. للمزيد ينظر: الشريف، حسن، شحن وتفريغ السفن الأصول والقواعد الفنية، نشأة المعارف ، الإسكندرية، ١٩٨٥، ص٢٦٦-٢٦٧.

الشائعة ملاحياً في البحر، كالسفن الناقلة للحبوب من ميناء أم قصر (رصيف السايلو) إلى ميناء الجبيلة(سايلو البصرة) والبالغ عدده (١) بحمولة إجمالية (١٥٠٠)ألف/طن، والسفن الناقلة للخضروات والفواكه من مينائي عبادان وخرمشهر إلى ميناء أبو فلوس بحمولة تتراوح ما بين (٢٥٠–٣٠٠) طن وسرعة تتراوح ما بين (٦–٧) عقدة(*).

وفي السنوات الأخيرة تم الاعتماد على هذه السفن، كونها تقدم خدمات أفضل من حيث سرعة التحميل والتفريغ، فضلاً عن سلامة الشحنة من التلف مما ساعد في رسوها في موانئ الخطوط المنتظمة (رياض، ٢٠٠٦، ١٢٧).

<u>٢.السفن النظامية(الخطية)</u>

وهي السفن التي تعمل بانتظام وفقاً لخط إبحار معين التي ترداد موانئ محددة ضمن أوقات محددة وتواريخ معلومة تبعاً لجدول الإبحار المثبت مسبقاً لغرض الزيادة في البضائع المصنعة في التجارة الدولية واتساع رقعة الأسواق العالمية ، فضلاً عن رغبة أصحاب الصناعات في انتظام توزيع إنتاجهم وضبط أوقات التسليم خلال مدة زمنية ووقت محدد متفق عليه مسبقاً ، مما أدى إلى ظهور ما يسمى حركة تجارة الخطوط المنتظمة لتلبية الرغبات التي يتعذر عن تلبيتها بالسفن الجوالة . على الرغم من النجاح الأخير في مجال نقل المواد الأولية للصناعات خلال فترة النمو الصناعي في القرن التاسع عشر، ونظراً لذلك قد نشأت العديد من شركات الخطوط المنتظمة التي عملت على تنظيم عمليات الإبحار بما يضمن التردد المنتظم إلى موانئ معينة مما شجع هذه الشركات إلى السعي في تطورها المستمر بما يتناسب مع طبيعة وأنواع البضائع المشحونة.(حياة ٢٠١٣،٢٥) .

ساعد ذلك سلطات الموانئ على تطور خدماتها بما ينسجم ويتلاءم معها، وهذا النوع من السفن يبحر ضمن الخطوط الملاحية القصيرة، لصغر حجمها وإبحارها لمسافات قصيرة، إذ يستغرق الجزء الأكبر من وقت الرحلة المتراكية في الموانئ والتي يعتمد أو يتوقف كفاءتها بدرجة

(*) مقابلة شخصية مع رئيس المهندسين البحري ابراهيم عيسى ابراهيم، قسم الشؤون البحرية بتاريخ ٢٠١٤ /٧/١٨

أساس على كفاءة الخدمات والتسهيلات المقدمة من الموانئ(الموسوي، ١٩٩٥، ٥٧)(*) كما هو الحال بالنسبة للخط الملاحي الواقع ما بين الموانئ الإيرانية(ميناء عبادان وبهمشير) وميناء أبي فلوس المستعمل في نقل المواد الغذائية السريعة التلف.

بعد الاستعراض العام لأنواع السفن التجارية العالمية وأنواعها المختلفة فإن قطاع النقل البحري العراقي يمتلك أسطولاً تجارياً بحرياً وصل إلى (٦) سفن لعام ٢٠١٣ كما ذكر سابقا في جدول(٦) ، ص٢٣ .

كما نجد أن أسطولنا التجاري يشهد تنوعاً بسيطاً بالمقارنة مع الدول المجاورة، بسبب الظروف السياسية والاقتصادية التي مر بها البلد قبل عام ٢٠٠٣.

ثانياً :الطرق الملاحية العراقية

يعد الطريق من أهم عناصر نظام النقل البحري فبواسطته يتم تجميع ونقل البضائع عبرها، وصولاً إلى موانئ العراق التجارية ولأهميتها في الحركة التجارية وتعاملاتها وانسيابية وصول البضائع من خلالها وتتبع السفن العاملة على(**) الخطوط المنتظمة طرقاً منتظمة ترتبط كثافة حركة السفن على الخطوط البحرية بحجم الحمولات المنقولة(أبو لقمة والأعور، ١٩٩٩،١٧٤).

وتفضل السفن إتباع طرق ملاحية طويلة بمقابل التعامل مع موانئ ذات كفاءة عالية من حيث التجهيزات والخدمات والتسهيلات المقدمة بما يضمن عامل السرعة المتبع في عمليات التفريغ والشحن حيث يعتمد نمط السفن وتكرار مرورها على هذه الخطوط على عوامل طبيعية وبشرية (السياسية والقانونية) والقنوات والممرات البحرية . يقسم العراق بصورة عملية إلى ثلاث مناطق ملاحية بحرية هي: مسار البحر الأبيض المتوسط عن طريق موانئ سوريا وتركيا ومسار البحر

(*) يستعمل رصيف جوك المقابل لمستشفى التعليمي كمرسى لرسو سفينة الرانية الإيرانية لاستقبال المسافرين (زوار العتبات المقدسة) للمزيد ينظر: وزارة النقل، الشركة العامة للنقل البحري العراقي، النقل النهري، البصرة، القسم الفني، الموقف اليومي للسفن القادمة، ٢٠١٣، ص١٢.

(**) باستثناء السفن الجوالة حيث تتبع طرقاً بحرية غير منتظمة. للمزيد ينظر محمود، احمد عبد المنصف، اقتصاديات وسياسيات النقل البحري، ط١، مؤسسة رؤية، المعمورة – الإسكندرية، مصر، ٢٠١٠، ص٦.

الأحمر عن طريق ميناء العقبة الأردني ومسار خور عبد الله ومنه إلى الموانئ العراقية الواقعة على الخليج العربي خريطة (٤) ، حيث بلغت نسبة المسارات المذكورة من حيث حجم البضائع المختلفة المنقولة بواسطة الحاويات بنحو (٢٠% – ٣٠% – ٥٠%) على التوالي خلال المدة من ٢٠٠٩–٢٠١٣ إذ إن مسارات التجارة الدولية العراقية الثلاثة مرتبطة(اتصال) مع ممرات الشرق–الغرب الذي يخدم أسيا وأوربا . أما الساحل الشرقي للولايات المتحدة في الموانئ المدرجة والتي يكمن تلخيص أهم مساراتها (طرقها) البحرية بما يلي:

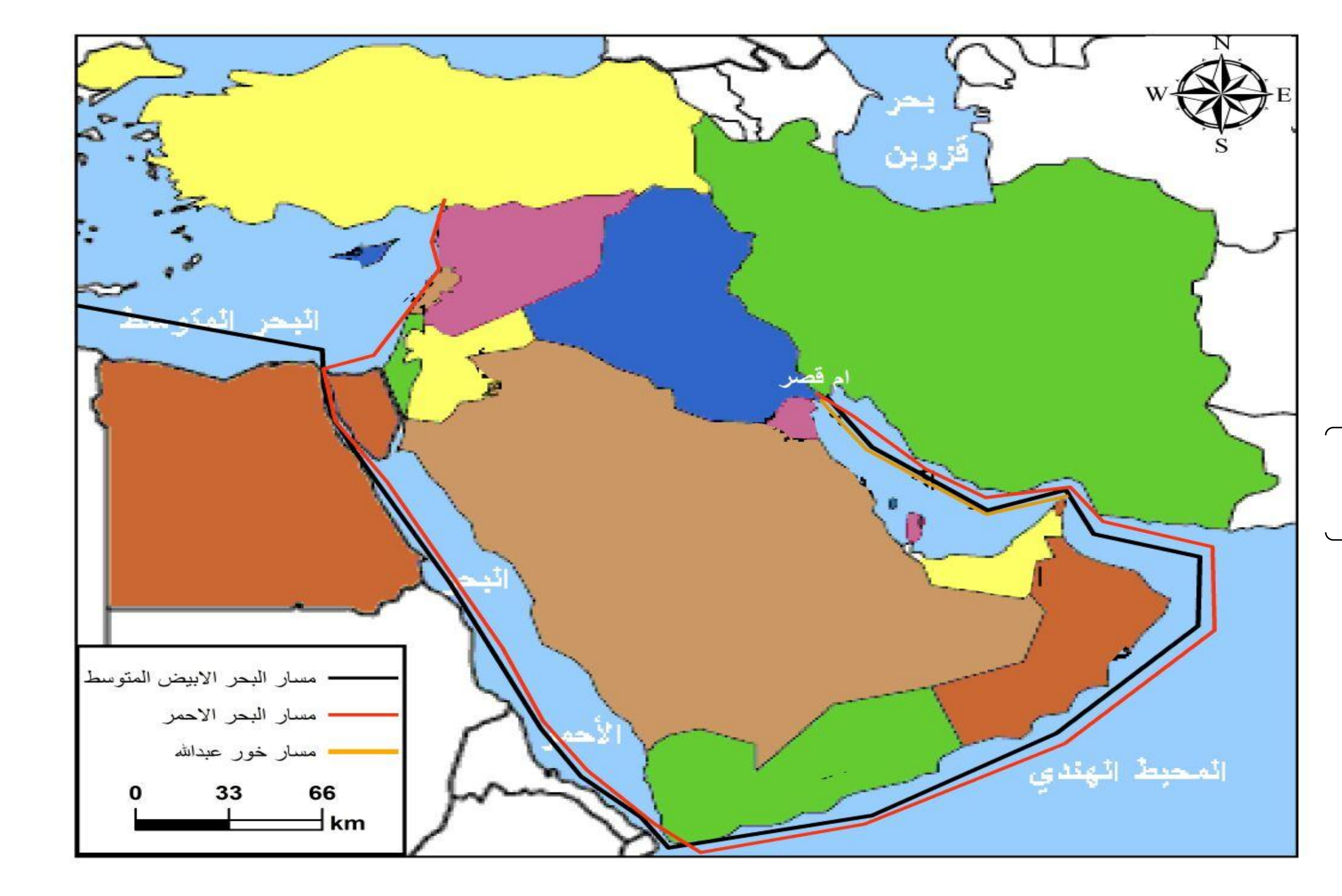
أولاً: مسار طريق البحر الأبيض المتوسط

يعد هذا المسار من أهم المسارات البحرية، لاحتوائه على سبع خطوط ملاحية دولية نتيجة إطلالة الدول الأوربية على سواحله والذي يصل بميناء مرسين التركي والذي يبعد (١٦٨٠) كم عن الموانئ التجارية العراقية وميناء اللاذقية السوري الذي يبعد (١٤٨٠) كم عن الموانئ التجارية العراقية حيث يتم نقل البضائع من البلدان المختلفة إلى الموانئ الرئيسي في البحر الأبيض المتوسط والذي يصل الشرق بالغرب ،ويعد هذا المسار من أهم مسارات الملاحة البحرية، لامتداد أنابيب النفط العراقي والسعودي إلى موانئ البحر الأبيض المتوسط ومن ثم تصديرها إلى الأسواق العالمية(طعماس وحبيب، ١٩٨٩، ٢٢٥) .

ثانياً: مسار البحر الأحمر

يعد هذا الطريق من المسارات البحرية المنتظمة الذي يتصل بميناء العقبة الأردني الذي يبعد (١٦٨٥) كم عن الموانئ التجارية العراقية ، إذ ينقل بضائع الحاويات من خلاله بواسطة السفن المتبعة للخطوط المنتظمة وتعمل ضمن هذا المسار الذي يربط الممرات البحرية الآسيوية بالبحر الأحمر(عبده، ١٩٩٤، ٢٢٣).

خريطة (٤) : المسارات الملاحية البحرية الخارجية



المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على :

1- Ministry of transport (MOT) , General Company for ports of Iraq (GCPI) ,Master plan study for port sector in the Republic of Iraq Interim report (1),2014 ,p.p 29

ثالثاً: مسار خور عبد الله العراقي

يبعد هذا المسار (٥٥٠) كم عن بغداد فيتم نقل البضائع باختلاف أنواعها وأحجامها من الموانئ الرئيسة في الخليج العربي كميناء دبي وخور فكان التي تخدم الممرات التي تربط آسيا بالخليج العربي وممرات آسيا وأوربا، حيث تم ترميم الممرات والمسارات والقنوات المؤدية إلى موانئ العراق التجارية الارتفاع في حجم البضائع والتي تتم مناولتها في الموانئ العراقية،إن البضائع التي يتم نقلها عبر الموانئ في سوريا والأردن والكويت والإمارات العربية المتحدة، ومن ثم نقلها براً إلى مخازن العراق التجارية فاستدعت بذلك شركة النقل البحري العراقي إلى حفر وتعميق المسار بواسطة مشاريع الترميم للموانئ بهدف تفادي نفقات النقل البري المرتفعة والإجراءات المعقدة على الحدود الوطنية من حيث الأهمية الاقتصادية بالإمكان الترويج لهذه المسارات بطريقة متزنة وبشكل جيد من خلال استخدام ميزات معينة في اقتصاد النقل من اجل توسع النقل البحري من والى العراق(المشهداني، ٢٠٠٧، ٧٦) ومن أهم الخطوط(الطرق) الملاحية المنتظمة التي تسلكها السفن المنتظمة والتي تخدم موانئ الخليج العربي وكما يأتي:

١.آسيا – أوربا(لا يتم زيارة الميناء إلا في طريق العودة من أوربا إلى آسيا).

٢.آسيا– الخليج العربي–البحر الأحمر– البحر الأبيض المتوسط.

٣.آسيا– الخليج العربي– البحر الأحمر.

٤.جنوب شرق آسيا–جنوب آسيا –الخليج العربي فضلاً عن السفن الموجودة في الخليج العربي.

ضمن هذه المسارات البحرية (الطرق) فإن السفن من نوع Post–panamax التي تبلغ طاقتها الإجمالية (٥٠٠٠٠) طن بما يساوي (٤٠٠٠) حاوية ذات سعة (٢٠) قدم التي تم تشغيلها ضمن المسارات (١–٢) حيث يتم استعمال السفن ذات الحجم المتوسط بطاقة (١٠٠٠ – ٣٠٠٠طن) بما يساوي حاوية بسعة ٢٠ قدم ذات المسارات المتوسطة (٣–٤) أن هذه السفن تبحر بموازاة المسارات(الطرق) ذات المسافات البعيدة تتوقف في بعض الموانئ الإماراتية كميناء جبل علي وميناء خور فكان، حيث يتم نقل البضائع التي تنقل إلى دول أخرى في الخليج العربي بواسطة سفن فرعية أخرى متوسطة وصغيرة الحجم فضلاً عن وجود موانئ فرعية أخرى في الخليج العربي كميناء الشويخ والشعيبة الكويتي وميناء الدمام والجبيل السعودي وميناء البحرين التجاري

وميناء الدوحة القطري التجاري وميناء بندر الخميني والشاهد الرجائي الإيراني، أما في الوقت الحالي يستعمل مساران (طريقان) منفصلان للوصول إلى الخليج العربي ومنه إلى الموانئ العراقية عن طريق مسار خور عبدالله الملاحي وهما (الوكالة اليابانية للتعاون الدولي ، ٢٠١٣،١٣) خريطة (٥).

١. مسار نهر شط العرب: يستعمل مسار نهر شط العرب وهو التقاء نهري دجلة والفرات بطول ١٤٣كم ويتكون من ثلاثة مسارات رئيسة:

أ-بطول ٣٦كم باتجاه مصب النهر بين العوامة رقم (١) الواقعة عند مدخل القناة في الخليج العربي وميناء الفاو.

ب-بطول (٨٠) كم في وسط النهر بين ميناء الفاو وميناء أبي فلوس.

جـ- بطول ٢٧كم باتجاه منبع النهر بين ميناء أبي فلوس وميناء المعقل فالجزء الذي يبلغ طوله ١١٠ كم بين مدخل وميناء أبي فلوس الحدود الوطنية مع الجمهورية الإسلامية في إيران.

٢.مسار(طريق) خور عبدالله: يحتوي هذا المسار على ثلاثة أجزاء، كقناة خور عبدالله، قناة أم قصر ومنه إلى قناة خور الزبير والبالغ طوله الإجمالي (١٠٣) كم الذي ينتهي عند خور الزبير جدول(٨)

جدول(٨)

مسارات (الطرق) البحرية للنقل البحري العراقي

القناة الملاحية	المقطع البحري	أبعاد المسارات (كم)		اقل الأعماق(م)
		الطول	العرض	
خور عبدالله	العوامة رقم(١-٢٥)	٦٠,٧	٢٠٠	٩,٠-٨,٢
أم قصر	العوامة رقم ٢٥-ميناء أم قصر الشمالي	٢٥,١	٢٠٠	١٠,١-٧,١٠
خور الزبير	ميناء أم قصر-ميناء خور الزبير	١٧,٦	٣٥٠,٢٠٠	١١,١-٩,٣

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على:

- وزارة النقل الشركة العامة لموانئ العراق، قسم الحفر، شعبة المسح والكارتوكرفك البحري، ٢٠١٤ .



خريطة (٥) المسالك الملاحية في العراق

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على الخريطة الادمرالية البريطانية، رقم ١٢٣٥، بمقياس رسم ١/ ١٠٠٠٠٠٠ .

ثالثاً: الموانئ البحرية

كلمة ميناء تعني البوابة أو المدخل (Gate way) ويعود أصلها إلى الكلمة اللاتينية Porta ، ويعد النافذة التي تطل الدولة من خلال علاقاتها التجارية مع الدول العربية والأجنبية حيث عرف بأنه الموقع المجهز بكافة التجهيزات، التفريغ وشحن البضائع والسلع والذي يحتوي على أرصفة ذات أعماق مناسبة ومخازن وساحات تكديس وساحات تبادل البضائع ومجهزة برافعات والشوكيات المختلفة الأحجام التي تتاسب مع السفن وأنواعها وحجم البضائع المنقولة وكما يعرف بأنه المنطقة التي تقدم أنماط الخدمات النقلية المتعدد الوسائط إلى السفن باختلاف أنواعها وأحجامها (Clark,David and Alejandro,2004, 420) فالميناء الموقع الذي تبدأ منه خدمة التجارة والنقل البحري وتنتهي إليها وتقام لخدمة الظهير والدولة كلها بسبب التسهيلات والخدمات التي تقدمها(رسول، ٢٠٠٨، ١١٢) ويعد الميناء حلقة وصل بين النقل البحري والبري والمعتمدة على قدراتها الفعلية في مناولة البضائع المستوردة والمصدرة منه وإليه خلال فترة زمنية معينة(لاشين، ٢٠٠٥، ١٤٥) وتعرف على إنها الموقع السفن الموجودة على امتداد السواحل البحرية والنهرية التي تضم عدداً من الأرصفة لتمكنها من رسو السفن للتحميل والتفريغ دون صعوبات من خلال رافعات ومعدات المناولة ذات الأذرع الطويلة لتمكنها من الحركة باتجاهات مختلفة لكن مفهوم الميناء اشمل من مفهوم المرفأ(*) وكلاهما عنصران متكاملان في عملية النقل البحري وبذلك يكون الميناء عبارة عن ما يقوم به الإنسان في المرفأ لجعله صالحاً لرسو السفن التجارية فالميناء يتألف من النطاق الذي يحتضن المرفأ،إن أي ميناء في العالم لابد أن يضم مرفأ سواء طبيعياً أم صناعياً، فليس من الضروري إن يصلح كل نطاق بحري مرفأ لتشييد الميناء حوله ،ويضم الميناء كل التسهيلات والخدمات المقدمة إلى حركة السفن من أرصفة بحرية ومعدات والرافعات المختلفة الأنواع والأحجام المستعملة في عملية التفريغ والشحن والمخازن والمستودعات ، فضلاً عن الخدمات البحرية كالإرشاد والقطر فالموانئ تعد من أهم عناصر النقل البحري حيث تمثل المنافذ المجهزة بكافة التسهيلات التي تقدمها للسفن من جهة والتسهيلات البرية لوسائط النقل الأخرى من

(*) موضع ساحلي طبيعي أو صناعي يتم إنشاؤه كحواجز للأمواج (Moles) هيأته عوامل جيولوجية وطبوغرافية وجغرافية طبيعية ويكون هادئاً وعميقاً لاستقبال السفن ورسوها، لشحنها وتفريغها، فالمرفأ الواجهة البحرية لليابسة والتي تصلح لإنشاء الميناء للمزيد ينظر: رسول، أحمد حبيب، دراسات من جغرافية لنقل، ط٢ دار النهضة العربية، بيروت ٢٠٠٨.

جهة أخرى(عوض، ١٩٩٢، ١٥٣) فالموانئ التجارية تختلف من ميناء لآخر تبعاً للأجيال حيث لكل جيل له سماته الخاصة التي تعكس طبيعة البيئة التنظيمية والتكنولوجيا لكل جيل ويمكن تقسيم الموانئ طبقاً للأجيال و كما يأتي:

١.موانئ الجيل الأول

بدأ هذا النوع من الموانئ في الستينيات من القرن العشرين وما قبلها انحصر في تداول البضائع المستوردة والمصدرة باستعمال الأساليب التقليدية وكثيفة العمل فضلاً عن الخزن المؤقت وتقديم الخدمات الملاحية البسيطة كالتموين والقطر والإرشاد(European,2008,6-8).

٢.موانئ الجيل الثاني

ظهر هذا النوع في ستينيات القرن الماضي بعد ان امتد نشاط الموانئ ليشمل أعمال الخدمات التجارية ، فضلاً عن الخدمات التجارية والصناعية كالصناعات التحويلية والتعبئة والأعمال التصنيعية و الممتدة رقعتها إلى مناطق الظهير لتلبية وتغطية الاحتياجات التصنيعية كصناعات البتروكيمياويات وتكرير والمعادن الثقيلة ولاسيما المعامل التصنيعية كالحديد والصلب، حيث تتسم هذه الموانئ بسياسة استراتيجية توسعية مبنية على التطور في دور الميناء وقدرته الإدارية باعتباره مركزاً صناعياً وتجارياً في وقت واحد مما وّسع نطاق أنشطة الموانئ ليشمل الخدمات التجارية والتكميلية من خلال إقامة المصانع داخل حيز الميناء وعلى امتداد الأرصفة حيث أدى إلى نمو وتطور الظهير(أبو معاش، ٢٠١٢، ٦).

٣.موانئ الجيل الثالث

بدأ هذا النوع من الموانئ بعد تزايد الاتجاه نحو التخصص في نشاط الموانئ وحرية الحركة التجارية العالمية ونموها وانتشار مفاهيم النقل البحري العالمي والدولي على سفن الحاويات(الاتحاد العربي للنقل البحري، ٢٠٠٩، ٤١) والاعتماد على الأرصفة المختصة التي تعمل ضمن منظومة المعلومات المتطورة وارتباط الموانئ بالصناعات الإنتاجية والتصنيعية وتطور في نوعية خدمات

الموانئ[*]، أصبحت الموانئ ضمن هذا الجيل تمثل أحد أهم مصادر الدخل، لتداخلها مع الأنشطة الاقتصادية الأخرى، فقد ساعدها على منحها دوراً في التنمية والتحفيز ودعم الاقتصاد من خلال تعزيز القدرات التنافسية لمنتجاتها وظهور ما يسمى بالنقل المتكامل للموانئ حيث جعلها حلقة من حلقات النقل المتعدد الوسائط ومركزاً لوجستياً لخدمة الأنشطة الاقتصادية التجارية في وقت واحد(اللامي، ٢٠١٢، ١٦).

٤.موانئ الجيل الرابع

استعملت في هذه المرحلة التكنولوجيا بكثافة لغرض تشغيل الموانئ من خلال التركيز على التدريب حيث أدى إلى تحسين الخدمات المقدمة كماً ونوعاً وتكامل عمليات المرور عبر محاكاة المحطات الطرفية وفقاً لمتطلبات الحاجة الآنية وتميزت هذه المرحلة بزيادة الاهتمام بمكافحة التلوث والمراعاة النواحي الصحية والاجتماعية والأمنية واستمر التوسع بنشاط النقل البحري للأوعية النمطية(الحاويات) نتيجة للإقبال على هذا النمط النقلي على صعيدي العالمي والدولي للبضائع المستوردة والمصدرة بواسطة الحاويات والتي ظهرت خلال فترة التسعينيات (الجوهري وآخرون،٢٠١٠، ٤٠) .

٥.موانئ الجيل الخامس

بدأ هذا النوع في عقد الالفينات من القرن الواحد والعشرين مع نمو التوجهات باستعمال تكنولوجيا المعلومات والبرمجيات في إدارة وتشغيل الموانئ إذ أجريت برمجة جميع الأنشطة المينائية الفنية والإدارية حسب الأنظمة الالكترونية متطورة والعمل على التشغيل الآني والتخطيط المستقبلي وأنتج من ذلك تدني نسبة الخطأ وتعظيم الإنتاجية ورفع الطاقة الاستيعابية للموانئ والناتجة من الاستعمال الأمثل للمعدات والرافعات والتنسيق فيما بينها(عذاب وآخرون، ٢٠٠٨، ١٠) فقد أدى التوسع في نشاطات الموانئ إلى زيادة المساحة الجغرافية وظهور استراتيجية تكامل الموانئ المحورية حيث أدى إلى إتباع منهج اللامركزية وارتفاع مشاركة القطاع الخاص(الشركات)

---

[*] تتضمن الخدمات المينائية المقدمة في داخل الميناء كخدمات النقل البحري والخدمات الصحية والمالية للمزيد ينظر: الشمري، عصام بدر الخضر، اثر النقل في التجارة العالمية ودور العراق عربياً وإقليمياً، بحث مقدم إلى الشركة العامة لموانئ العراق، قسم التخطيط، شعبة الدراسات والبحوث، ٢٠٠٥، ص٣١٦.

ودخولها ضمن اتفاقية طويلة الأمد من خلال التشغيل المشترك والاستثمارات، كما أدى الى ظهور شركات عالمية ودولية في إدارة وتشغيل الموانئ والتعاون فيما بينها وبين هيئات الموانئ للاهتمام المتزايد بالمراكز الربحية والاعتماد على نقل البضائع باستعمال سفن الأوعية النمطية(الحاويات) ومنثم اخذ التوسع المستمر في استعمال الأساليب الأكثر تطوراً لرفع كفاءة الموانئ وتطورها بتطوير تقنيات النقل البحري حيث أخذت الموانئ بالتخصص تبعاً لنوع وحجم البضائع المتداولة(الاستيراد والتصدير) وفقاً للتقنيات المستعملة (نصر وآخرون، ١٩٩٠، ٥٥) كميناء روتردام الهولندي حيث يستقبل بنحو (٣٢) ألف سفينة و (٢٥٠) ألف زورق ويحتوي على ما يقارب (٤٠٠) خط ملاحي ويبلغ أطوال الأرصفة (٣٧٠٠٠) م حيث تعد الموانئ الشريان الرئيس لدورها في تلبية متطلبات التنمية الاقتصادية(محسن، ٢٠١٢، ٣٥٠) فعلى الرغم من تقدم الخدمات والأنشطة التي يقدمها الجيل الثالث والرابع والخامس فان موانئ العراق التجارية مازالت مستمرة في تقديم الخدمات التقليدية لموانئ الجيل الأول والثاني، ومازالت تعد هذه الخدمات العنصر الأساس في أنشطة الموانئ، وهذا يعني انه مهما تقدم المستوى التقني للنقل البحري والموانئ لابد أن تكون الخدمات والتسهيلات التقليدية بالمستوى الذي يتماشى مع التطورات العالمية(الراشد، ٢٠١١، ١٣٩).

تصنيف الموانئ العراقية

تتباين المعايير التي بموجبها تصنف الموانئ تبعاً للتباين الواضح للمقتضيات العلمية لدراستها ، مما يتم تصنيفها على أساس النشاط (الوظيفة) التي يؤديها . كما أن تصنيف الموانئ ناتجة عن عمليات تخطيط الموانئ الذي يجري لتحقيق هدف معين للوصول إلى الزيادة في حركة التبادل الاقتصادي ، لمواجهة متطلبات النقل البحري تجنباً للازدواج في عمليات التشغيل(تركي،١٩٩٢، ١٤٠) . كما يرجع في تصنيف الموانئ إلى حرية الحركة في التعامل التجاري دون أن يتعرض إلى أضرار كتأخير (اللوائح التنظيمية للموانئ البحرية ، ٢٠١٠ ، ٢٥) السفن الناجمة عن الازدحام على الأرصفة للرسو داخل الميناء ، فضلاً عن أعماق الأرصفة مما برزت بذلك أهمية التصنيف للموانئ كونه يعني المنطقة التي تتخصص بوظيفة تجارية، خزن البضائع القادمة والمصدرة ويتم توزيعها على مناطق استقرارها داخل الدول ، حيث تسعى الدول إلى تصنيف موانئها وجعلها ذات وظيفة معينة لتسهيل عملية النقل البحري في داخل موانئها تجنباً للازدحام من خلال التخصص كل ميناء بنوع معين من النشاط كموانئ المتخصصة للأغراض

التجارية حسب نوع البضاعة التي يتم تناولها في الميناء كموانئ النفطية أو موانئ التخزين او الموانئ المخصصة للحاويات أو دحرجة RORO ، فضلاً عن موانئ أخرى متخصصة لأغراض الصيد وهنالك تصنيف يعتمد على أساس دور الميناء في تحديد الأبعاد الاقتصادية والاجتماعية لمنطقة الظهير وعلى أساس حجم السكان أو على درجة الاعتماد على النقل البحري (السوري، ٢٠١٠، ٢٣٧) فهناك موانئ صناعية وأخرى تجارية وموانئ ترانزيت وموانئ حسب نوع السفن التي ترتاد الميناء كسفن الركاب وسفن الخطوط المنتظمة والجوالة وسفن الناقلات ، ولكن هذه التصنيفات نجد أن هناك تداخلاً في النشاط الوظيفي التي تؤدي في الموانئ التجارية العراقية التي تعكس دوره وأهميته وحجمه وكفاءته وعند تصنيف الموانئ وفقاً للنشاط المعتمد والسائد شكل(٢) وهذا ناتج من ضيق الواجهة البحرية المطلة على الخليج العربي ، فضلا عن انخفاض الأعماق ووجود الغوارق في الموانئ و على امتداد نهر شط العرب وجوانبه وارتفاع الترسبات الطينية فقد فرض ذلك بأن موانئ العراق التجارية تصنف ضمن الموانئ الحمولات العامة لممارسة أكثر من نشاط في النقل البحري جدول (٩).

شكل (٢)

تصنيف الموانئ العراقية

- الموانيء
  - الموانيء التجارية
    - الموانيء الصغيرة
      - العشار
      - المعامر
      - اسمدة ابوفلوس
      - الجبيلة (السايلو)
    - الموانيء الكبيرة
      - ام قصر (الشمالي)
      - ام قصر (الجنوبي)
      - خور الزبير
      - ابو فلوس
      - المعقل
  - الموانيء النفطية
    - موانيء نهرية
      - الفاو
      - المفتية
    - موانيء بحرية
      - البصرة العميق
      - خور العمية العميق

المصدر: الدراسة الميدانية

جدول (٩)
تصنيف موانئ العراق الاقتصادية تبعاً لوظيفتها لعام ٢٠١٣

اسم الميناء	معدل العمق (م)	النشاط الوظيفي								النشاط الوظيفي الحالي
		عسكري	مسافرين	حاويات	تخزين	تجاري	نفطي	مواد كيمياوية	جوي	
أم قصر الجنوبي	١١,٥	١	-	١	١	١	-	كبريت + اسمنت	١	حمولات عامة
أم قصر الشمالي	٨,٥	-	١	١	١	١	-	-	-	حمولات عامة
خور الزبير	٥,٤	-	-	١	١	١	١	-	-	حمولات عامة
أبو فلوس	٥,٥	-	-	١(*)	١	١	١	-	-	حمولات عامة
المعقل	٩,٣٠	-	-	١	١	١	١	-	-	حمولات عامة
المجموع	-	١	١	٥	٥	٥	٣	٣	١	-

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على:

- وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، الخطة الاستراتيجية للموانئ، قسم التخطيط والمتابعة، ٢٠١٣، ص١-٧.
- الشبيبي، أحمد صدام عبد الصاحب، كفاءة النشاط الاقتصادي للموانئ السعودية في مواكبتها لتطورات النقل البحري مع إشارة إلى ميناء أم قصر العراقي، رسالة ماجستير، كلية الإدارة والاقتصاد، ٢٠٠٤، ص٨٦.
- وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم الحفر البحري، شعبة المسح البحري، معدل أعماق الموانئ، ٢٠١٤، ص بلا.

(*) قيد الإنشاء ضمن الخطة الاستثمارية الممكن تنفيذها عام ٢٠١٣ وبكلفة تخمينية ٢٥ مليون دينار عراقي. للمزيد ينظر: وزارة النقل – الشركة العامة لموانئ العراق، الخطة التشغيلية لعام ٢٠١٣، ٢٠١٤.

وبالنظر لما تقدمه يمكن تصنيف الموانئ إلى عدة أصناف وكما يأتي:

أولاً: تصنيف الموانئ على أساس الملكية وتضم:

١.الموانئ العامة(حكومية أو تشغيل مشترك).

٢.الموانئ الخاصة(قطاع خاص).

ثانياً: على وفق النشاط التجاري وأهمها:

١. الموانئ التجارية.

٢. الموانئ الصناعية.

٣. موانئ صيد الأسماك.

٤. موانئ الترانزيت.

ثالثاً: على وفق الموقع الجغرافي وتتمثل:

١. الموانئ الطبيعية.

٢. الموانئ شبه الطبيعية.

٣. الموانئ النهرية.

رابعاً: على أساس الحركة التجارية واهمها :

١. موانئ الاستيراد للبضائع.

٢. موانئ المصدرة للبضائع.

خامساً: تصنف الموانئ على أساس تخصصها ونوع الخدمات المقدمة وأهمها:

١.موانئ الحمولات العامة للبضائع التجارية المتداولة.

٢.الموانئ الخاصة وتضم الموانئ الصناعية، النفطية، الصيد، الخدمات، الحرة، الحاويات وموانئ القوة البحرية(عسكرية) فقد صنفت موانئ العراقية بموجب معايير التصنيف إلى صنفين رئيسين وكالآتي:

أولاً : الموانئ التجارية، الاستيراد والتصدير البضائع العامة(المتداولة).

ثانياً: الموانئ النفطية متخصصة لتصدير المنتجات النفطية فضلاً عن استعمال بعض الأرصفة للأغراض العسكرية كرصيف القاعدة البحرية في ميناء أم قصر الجنوبي .

أما بالنسبة للموانئ العراقية اذا ما طبقت عليها الاصناف المارة الذكر فهي موانئ حكومية تعود ملكيتها الى القطاع العام وتدار من قبل وزارة النقل وهي موانئ غير متخصصة من حيث النشاط التجاري فهي موانئ تجارية صناعية صيد اسماك ، اما من حيث موقعها الجغرافي فهي تعد موانئ بحرية نهرية مخصصة للاستيراد والتصدير ، وهناك موانئ نفطية مشتركة مع الاصناف الاخرى التجارية كأرصفة موانئ خور الزبير ، اذ انه لكل رصيف داخل الميناء عمل خاص به ومن اهم الموانئ التجارية العراقية ما يأتي :

اولاً : الموانئ الكبيرة التي تضم أكثر من رصيف:

١- **ميناء أم قصر(الشمالي والجنوبي)**

يقع ميناء أم قصر عند الشمال الغربي للخليج العربي، النهاية الجنوبية لخور الزبير عند التقاءه بخور عبدالله في قوسي طول (¯١٢ ⁼٥٧ °٤٧) شرقاً ودائرة عرض(¯٠٠ ⁼١٤ °٣٠) شمالاً، يبعد (٦٦) كم عن مدخل البصرة الغربي . تم انجاز أول ثلاثة أرصفة كونكريتية سنة ١٩٦٤، وبدأ تشغيله فعلياً عام ١٩٦٧ وخلال فترة التسعينيات تم انجاز المرحلة الثانية للميناء والمتكون من جزئين الجزء الجنوبي (الأرصفة القديمة) والذي يطلق عليها بميناء خورعبدالله ويحتوي على(٩) أرصفة للحمولات العامة ورصيف السايلو للحبوب والجزء الشمالي يحتوي على (١٠) أرصفة للبضائع العامة ورصيف مخصص لتداول الحاويات وأخر للدحرجة RORO ورصيف لرسو سفن المسافرين ، إذ يتكون الميناء من (٢١) رصيف (١٥) رصيف للبضائع العامة و٣ للأوعية النمطية(الحاويات) ورصيف للسايلو (الحبوب) ورصيف للسكر الفل والمكيس ورصيف لتصدير الكبريت المنقول من حقول المشراق سابقاً مجهز بحزام ناقل بطول (١٠٠) متر مع حمالة بطاقة تحميلية تبلغ (١٥) ألف/طن/ساعة لتحميل الكبريت وتفريغه من مخزن الكبريت مخطط (١) إلى السفن لتصديها فضلاً عن الميناء المجهز بمخازن ورافعات كهربائية لتفريغ وشحن

الحاويات وبطاقات مختلفة وتبلغ واجهة (الميناء٤٥٣٢) م تسمح برسو السفن بغاطس(١٠) أمتار(القرير الإحصائي السنوي، ٢٠١١، ٧).

مخطط (١)

ميناء أم قصر الشمالي والجنوبي

Pile no	X (38R)	Y (38R)
3	780283	3335818
4	780494	3335297
5	780739.8	3334805.4
7	779915.8	3336017.3
9	779172.8	3334123.3
M1	782560.58	3334164.93
M2	783056.36	3333856.83
M3	784752.36	3330364.31
M4	784825.49	3329193.60
M5	784794.78	3328692.73
M6	784688.47	3326954.34
	783733.00	3332555.00

المصدر: وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم الشؤون الهندسية، الشعبة الهندسية، ميناء أم قصر، ٢٠١٤.

٢-ميناء خور الزبير

يقع ميناء خور الزبير عند قوس طول (‾١٢ ‾٥٧ °٤٧) شرقاً ودائرة عرض(‾٢٨ ‾١١ °٣٠) شمالاً ويبعد (١٢) ميلاً بحري شمال ميناء أم قصر وعلى بعد (٦٠) كم عن مركز مدينة البصرة و(١٠٥) كم عن النهاية الشمالية للخليج العربي . ويعد من أضخم وأحدث الموانئ العراقية كونه يعمل وفقاً السيطرة الالكترونية ، إذ تم سنة ١٩٨٩ انشأ لتقديم الخدمات للمشاريع الصناعية كالحديد والصلب والأسمدة الكيمياوية والبتروكيمياويات والألمنيوم لتفريغ الخامات والمواد الأولية المستوردة والمصدرة منتجاتها إذ يعد ميناء صناعياً وتجارياً في وقت واحد ومجهزاً بمنظومات متكاملة لتصدير الأسمدة النتروجينية والفوسفات ومنظومة مستوردات الحديد وأحزمة النقل والحمالات والرافعات الاختصاصية حيث يتكون ميناء خور الزبير من (١٢) رصيفاً (٥) منها للبضائع العامة و (٣) لتصدير الأسمدة النتروجينية والفوسفاتية ورصيفان لتصدير البتروكيمياويات ورصيف لاستيراد سكراب الحديد ورصيف لتفريغ خامات الحديد وتصدير الحديد الإسفنجي ويضم (٣) مخازن لتخزين أسمدة اليوريا بطاقة خزنية (٢٤٠) ألف/طن وخزانين بطاقة إجمالية بلغت (٨٠) ألف/طن ومخزن لخزن المنتجات البتروكيمياوية بطاقة (٤٠) ألف/طن وساحة تبلغ مساحتها بنحو مليون م^{٢} للخزن، أنجز الميناء بثلاث مراحل، المرحلة الأولى: تضم أعمال الحفر للقناة وخمسة أرصفة اختصاصية للأسمدة البتروكيمياوية والأسمدة الكيمياوية، أما المرحلة الثانية: تتمثل بزيادة الغاطس للقناة للاستقبال ومرور السفن بأكبر عدد ممكن وذات حمولات كبيرة، أما المرحلة الثالثة: تشمل زيادة عدد الأرصفة ورفع قدراتها من خلال تجهيزها بمعدات واليات لإنجاز أعمالها(دليل ميناء خور الزبير،٢٠١٢، ٢٢). مخطط (٢)

٣-ميناء أبي فلوس

يقع ميناء أبي فلوس على الجهة الغربية من شط العرب وعلى بعد (٢٠) كم من مركز المدينة في قضاء أبي الخصيب ويعد ميناء تجاري للبضائع المناولة العامة، أذ انشئ عام ١٩٧٥ ويعد أصغر الموانئ العراقية يتكوم من ثلاثة أرصفة فولاذية الصنع مطلية بمادة الايبوكسي (مانع للتآكل والصدأ) بطول (١٧٥) متراً وبعرض (١٨) متر وطول الواجهة الأمامية للميناء تبلغ

٥٢٥متراً بطاقة إجمالية (٧٥٠) ألف/طن بمعدل (٢٥٠) الف/طن لكل رصيف ومجهز برافعات كهربائية تبلغ (٩) بطاقة (٤٥) طناً وثم الميناء ثلاثة مخازن بطول (٧٥) متراً وبعرض(٣٣) متراً ومجهز بأبراج الإدارة لغرض المراقبة الليلية(دليل ميناء أبي فلوس، ٢٠١٢، ١٢) مخطط (٣).

مخطط (٢)

ميناء خور الزبير

المصدر: وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم الشؤون الهندسية، الشعبة الهندسية، ميناء خور الزبير، ٢٠١٤.

مخطط (٣)

ميناء أبي فلوس

المصدر: وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم الشؤون الهندسية، الشعبة الهندسية، ميناء أبي فلوس، ٢٠١٤.

٤–**<u>ميناء المعقل</u>**

يقع ميناء المعقل على الضفة الغربية لشط العرب ، على مسافة (١٣٥) كم من النهاية الشمالية للخليج العربي ويعد أول ميناء عراقي انشأ عام (١٩٥٩) ، يضم الميناء (١٥) رصيفاً تجاري بطاقة (٢٥٠) ألف/طن ، لكل رصيف بطاقة إجمالية للميناء (٣٧٥٠) مليون/طن/سنة ويحتوي على رصيف خرساني لرسو الجنائب والمواد الخطرة بطول (٥٠٥) متراً . وبعرض (١٥) متراً مخصص لخزن إرساليات الحديد والمواد التي تفرغ من الجنائب وتبلغ الواجهة الأمامية للميناء (٣٠٤٧) متراً. أما واجهة الأرصفة الفعلية تبلغ (٢٥٤٢) متراً دون واجهة الأرصفة الجنائب أي بمعدل ١٦٩٥ متراً لكل رصيف ويستقبل السفن ذات الحمولات (٣٥٠٠ –٧٠٠٠) طن وبغاطس لا يتجاوز (٨) متراً ويضم (٢٤) مخزناً و(١٢) سقيفة بمساحات متباينة لخزن البضائع ويحتوي (٢٨٣) رافعة كهربائية وشوكية وسلكية بطاقات مختلفة كما تبلغ إجمالي مساحات المسقفات(٧٩١٠٨) م^{2} تستوعب (١٥٠) ألف/طن من البضائع المناولة المختلفة وتقدر المساحات المكشوفة بنحو (١٠٥) م^{2} تستوعب (٢٠٠) ألف/طن من البضائع العامة ولتعرض الميناء إلى أضرار خلال حرب الخليج الأولى(العراقية –الإيرانية) عام (١٩٨٠) والخليج الثانية (١٩٩٠) حيث أدى ذلك إلى توقف الميناء عن العمل، لتدمير الأرصفة والممتلكات وعدم صلاحية شط العرب للملاحة ولقلة الغاطس وكثرة الترسبات الطينية والغوارق مخطط(٤) فضلاً عن وجود الجسور الحديدية ،ويعمل حالياً بطاقات محددة جداً(دليل ميناء المعقل، ٢٠١٢، ٢٨).

ثانياً : الموانئ الصغيرة

تحتوي هذه الموانئ على رصيف اختصاصي خريطة(٦) وكما يأتي:

١– **<u>ميناء الجبيلة (السايلو)</u>**

ميناء متخصص لاستيراد وتصدير الحبوب يقع على بعد (١) كم من مركز مدينة البصرة ، يتكون من رصيف خرساني بطول (١٧٥) م وبعرض (١٢) م يسمح برسو السفن بغاطس (٨) متر، بدأ العمل بإنشائه عام ١٩٥٨ وتم تشغيله عام ١٩٦١ يتم من خلاله تحميل وتفريغ الأوتوماتيكي للحبوب بواسطة رافعات سحب حيث يتوفر في الميناء رافعات للسحب بطاقة ٥٠٠طن/ساعة أخرى (٨٠) طن/ساعة والبالغ عددها (٢) وكما يحتوي الرصيف على مخزن

يبلغ سعته الخزنية ١٦٥ ألف/طن ومتوقف حالياً عن العمل منذ الثمانينيات.أما في الوقت الحاضر، فقد تم تشغيله للخزن وتجهيز المدينة بالحبوب عن طريق سفينة بيعة الغدير العائدة للنقل البحري العراقي بحمولة (٢٥٠٠) طن على نقل الحبوب من رصيف السايلو في ميناء أم قصر الجنوبي إلى سايلو البصرة(دليل الموانئ العرقية، ٢٠٠٠، ٩٢).

مخطط (٤)

ميناء المعقل

المصدر: وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم الشؤون الهندسية، الشعبة الهندسية، ميناء المعقل، ٢٠١٤.

خريطة (٦) الأرصفة الاختصاصية للموانئ التجارية العراقية

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على:

وزارة النقل، الشركة العامة للنقل البحري العراقي، القسم الفني، ٢٠١٣.

٢- ميناء العشار(صيد الأسماك)

يقع هذا الميناء في مركز مدينة البصرة يتكون من رصيف خشبي بطول (١٢٣) متراً وعرض (١٠) متر كان مخصص لاستقبال سفن المسافرين وبعدها استعمل لصيد الأسماك ويضم رافعتين بطاقة رفع (٣) طن ويحتوي على سقيفة ومخزن ذات مساحة (٣٦٦٠) م^{٢} ومخزن مبرد بطاقة ألف طن فضلاً عن ساحة تستعمل لأغراض التفريغ والتحميل وقد اندثرت وظيفتها تماماً، نتيجة لانقراض الأسماك وهجرة أنواعها الرئيسة ، فضلاً عن قدمه وعدم صيانته وتآكل أجزائها(احمد وحمزة، ٢٠٠٩، ٩٢) .

٣-ميناء المعامر

يقع ميناء المعامر إلى الغرب من مدينة الفاو ذو رصيف حديدي متخصص لإيواء السفن التابعة لوزارة النفط حيث يتم من خلاله تحميل وتفريغ المعدات التشغيلية النفطية ويبلغ طول الرصيف (٢٠٠) متر بطاقة (٢٥٠) ألف/طن حيث يستقبل السفن ذات الحمولات البالغة ١٥ ألف/طن ووجود ساحات مكشوفة بمساحة (٢٥) ألف/م^{٢} ويستخدم حالياً كرصيف تجاري(الشاهبندر، ٢٠١٣، ٤٧).

٤- ميناء الأسمدة (أبي فلوس)

يقع على الضفة الغربية من شط العرب عند معمل الأسمدة في أبي فلوس قضاء أبي الخصيب ، حيث تم إنشاؤه عام ١٩٧٤ وأنجز عام ١٩٧٥ وهو رصيف خرساني متخصص لإيواء السفن الناقلة للأسمدة الكيمياوية حيث يبلغ طوله (١١٠) م وبعرض (١٠) م عائد إلى معمل الأسمدة ومتصل من خلال ممر خرساني بطول (٩٥,١٥) متر مزود بحزام ناقل لنقل الأسمدة(تحميلها وتفريغها) فضلاً عن وجود رصيف بالقرب منه تابع إلى معمل اسمنت الكوفة الذي بوشر بأنشائه عام ١٩٧٤ واكتمل الانجاز عام ١٩٧٥ وهو رصيف خرساني متخصص لتحميل وتفريغ مادة الكلنكر ويستعمل أيضاً للأغراض التجارية،وهو متوقف حالياً عن العمل للأضرار الناتجة عن حرب الخليج الأولى والثانية وأعمال النهب، حيث استعمل حالياً بتراكي البارجة الكهربائية لتغذية المدينة بالكهرباء التابعة لوزارة الكهرباء (الشاهبندر،٢٠١٣، ٦٧).

ثالثاً : الموانئ النفطية العراقية

هذه الموانئ حديثة ذات وظيفة رئيسة واحدة مخصصة لاستقبال سفن نفط للتحميل والتفريغ ومزودة بكافة الخدمات المقدمة لعملية تصدير البترول الخام واستيراد منتوجاته كالبنزين(رسول، ٢٠٠٨، ١١٩) حيث يمتلك العراق موانئ نفطية تخصصية كميناء الفاو والمفتية وميناء البصرة والعميق النفطي اللذين يقعان في الخليج العربي باستثناء ميناء المفتية وكما يوجد رصيفان تخصصيان (١١ و١٢) في ميناء خور الزبير لتحميل النفط الخام وتفريغ مادة الكازولين والبنزين لرفع الطاقة التصديرية التي تعد عصب الاقتصاد العراقي(مضر، ٢٠٠٤، ١٢٣) ويجهز الميناء شبكة من الأنابيب الناقلة للنفط إلى السفن الراسية لأجل شحنها التي يتم ضخها من الحقول وصهاريج التخزين أو من معامل التصفية(التكرير) دون توقف حيث مزود الميناء بمحطات الضخ[*]وهناك نوعان من الموانئ النفطية هي:

١.الموانئ النهرية كميناء الفاو والمفتية القائمة على الساحل.

٢.الموانئ البحرية كميناء البصرة وخور العمية النفطي القائمة في عرض البحر وتتصف بعمق مياهها لاستقبال السفن الضخمة، ومن أهم هذه الموانئ التي يمتلكها العراق خريطة (٧).

<u>١- ميناء الفاو</u>

يقع ميناء الفاو في قضاء الفاو يبعد (٧٠) كم عن اقصى جنوب مدينة البصرة ، ويعد من أول الموانئ النفطية العراقية تخصصاً حيث تم إنشاؤه لتحميل إنتاج الحقول النفطية الجنوبية، بوشر بتصدير عام ١٩٥١ عن طريق سفن نفطية ويضم الميناء نوعين من الأرصفة تستعمل لأغراض التحميل والبالغ عددها أربعة أرصفة خرسانية مجهزة بمعدات الضخ لإيواء واستقبال السفن بغاطس (١١) متراً والتي يتم تحميل من خلال الأنابيب. أما الأرصفة الأخرى مستعملة لرسو الحفارات والساحبات وزوارق الخدمة والإطفاء والبالغ عددها (٦) أرصفة خشبية الصنع طول الرصيف (٢٠٩) متراً وبعرض (١٠) متر ، فضلاً عن استعمالها لأغراض التصليح والصيانة، إذ يتم الضخ من الخزانات النفطية من خلال محطة الضخ الرئيسة إلى مينائي العميق وخور العمية،

---

[*] مقابلة مع السيد مدير قسم محطات الضخ النفطي، مشروع تصعيد الطاقات التصديرية، القرض الياباني، شركة نفط الجنوب بتاريخ ٢٠١٤/٣/٦.

وتقوم الآن الموانئ بتطوير وإعادة تأهيله مرة أخرى للضخ، نتيجة توقفه عن العمل للإضرار الملحقة بالأرصفة وتآكلها واندثارها فضلاً عن انخفاض الأعماق بحيث لا تسمح باستقبال السفن ذات غاطس (٤) متر (شركة نفط الجنوب ، ٢٠٠٩، ١٣) .

١–ميناء المفتية

يقع الميناء على بعد (٣) كم جنوباً من أرصفة ميناء المعقل يحتوي على (٣) أرصفة يستعمل حالياً لرسو الزوارق والجنائب أحدها خشبي والآخر خرساني انشئ ضمن مشروع مصفى البصرة بطول (١٢٠) متراً وبعرض (٣٠) متراً تم تشغيله عام ١٩٧٤ لاستقبال السفن ذات الحمولات (١٨) ألف/طن ويحتوي على أربعة أذرع كل منها منتج معين من المنتجات النفطية وتبلغ الطاقة الاستيعابية لكل رصيف (٥٠٠) برميل/ساعة والطاقة الخزنية (مستودع المفتية) (١١٠٠٠٠٠) برميل لجميع المنتوجات النفطية يعمل بتصدير المنتجات النفطية الفائضة، فيتم الضخ من خلال الأنابيب المتصلة بمصفى الشعيبة إلى الميناء وضخها إلى السفن وبفعل الأضرار الناتجة من حرب الخليج الأولى والثانية وما لحق به من أضرار إلا انه متوقف عن العمل هذا فضلاً عن الرصيف الثالث.

٢–ميناء العمية النفطي (العميق)

يقع في خور العمية على بعد (٣٨) كم من ميناء الفاو(*)ويعد الموانئ التخصصية لاستقبال السفن الضخمة (العملاقة) والتي يتعذر وصولها إلى ميناء الفاو حيث بلغ عدد الأرصفة أربعة أرصفة فولاذية مجهزة بمانع للصدمات بطول (٩٣٨) متراً تسمح برسو السفن بغاطس (١٦)متراً ويتكون الميناء من خمسة جزر صناعية متصلة مع بعضها البعض بواسطة جسور متخصصة لرسو السفن الضخمة(الناقلات النفطية) والتي تصل حمولاتها إلى (١٢٠) ألف/طن ويبلغ أقصى قابلية للتحميل(الضخ) لكل رصيف (٨) ألف/طن/ساعة ويستقبل السفن التي تصل حمولاتها ٢٥٠ ألف/طن(**) والتي يتم تحميلها من خلال رصيف (٧و٨) أما الأرصفة الأخرى غير مؤهلة للتشغيل في الوقت الحالي.

(*) تم البدأ بإنشاء هذا الميناء عام ١٩٥٩ وتم تشغيله عام ١٩٦٢ للمزيد ينظر: مصلحة الموانئ العراقية، خور العمية النفطي، نشرة مطبوعة بالرونيو في عام ١٩٦٥، ص٦.

(**) تسلك السفن النفطية قناة العمية إلى الشرق من قناة خور الخفكة المؤدية إلى ميناء العمية النفطي ويبلغ طول القناة ٥٠ كم وبعرض ٥٠٠ متر مؤثثة بعوامات الدالة للمزيد ينظر: وزارة النقل، الشركة العمة لموانئ العراق، قسم الحفر، شعبة المسح، بيانات جغرافية، ٢٠١٣، ص٢.



خريطة (٧) الموانئ النفطية في العراق

المصدر عمل الباحث بالاعتماد : الخريطة الادميرالية البريطانية ، رقم ١٢٣٥ ،٢٠١٣ ،بمقياس رسم١/١٠٠٠٠٠٠

٣- ميناء البصرة النفطي العميق (البكر سابقاً)

يقع الميناء في خور الخفقة إلى الجنوب من ميناء الفاو وميناء خور العمية على بعدد(٥٥) كم من ميناء الفاو حيث بدأ العمل عام (١٩٧٣) وتم تشغيله عام ١٩٧٥ بطاقة (١٠٠) مليون طن/سنة، حيث تسلك السفن النفطية قناة خور الخفقة المؤدية إلى الميناء بطول (٤٦) كم وبعرض (١٠٠٠) متر ويحتوي على (١٤)عوامة لدلالة البحرية حيث يستقبل الميناء السفن النفطية العملاقة بغاطس (٢١) متر فقد تتكون من جزأين بري وبحري (احمد وحمزة ، ٢٠٠٩، ٩٤)، يبدأ الجزء البري من الرميلة ممتداً إلى الساحل ويشمل عدد من الخزانات النفطية الخام في حقل الرميلة بطاقة كلية قدرها (٨٣٠)ألف م^{3} ومحطة ضخ النفط من خلال الأنابيب الرئيسة الناقلة للنفط إلى الفاو، أما الجزء البحري فيشتمل على أربعة أرصفة فولاذية مجهزة بمانع للصدمات يتم من خلالها التحميل وبطول (١٠٠٥) متر ويتصف باستقبال السفن النفطية(*)بحمولات تتراوح بين (٣٥٠-٢) مليون برميل، يتضح مما تقدم ان موانئ العراق التجارية عامة غير مخصصة لأداء نوع معين من الوظيفة (النشاط) باستثناء الموانئ النفطية مما لا يخلو من الفائدة كونها قادرة على أداء أكثر من وظيفة في آن واحد لتسهيل حركة التبادل التجاري بين العراق والدول الأخرى، فهنالك اختلاف واضح من حيث المواصفات والاختصاصات والأطوال الأرصفة للموانئ العراقية وكما يبدو من جدول(١٠).

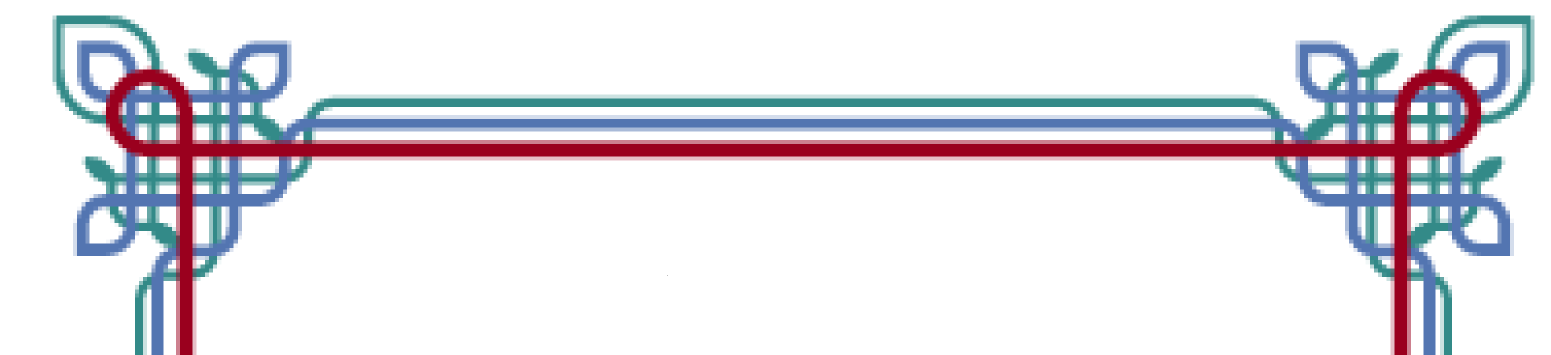
(*) يبلغ أطوال السفن النفطية المحملة بالنفط ٢٣٠ متراً سعة مليون برميل و٢٧٥ متراً سعة مليوني برميل وسعة البرميل حسب المقياس البريطاني ١٢٠ لتر مقابلة شخصية مع الريان/كاظم عبد الرسول، وزارة النفط، شركة النقلات النفطية، مدير القسم الفني، تاريخ المقابلة ٢٠١٤/٨/١١ .

جدول (١٠)
المواصفات العامة للموانئ العراقية

اسم الميناء	عدد الأرصفة	نوع الأرصفة	أطوال الأرصفة (م)	الطاقة الإنتاجية (طن)	الاختصاص	الجهة المسئولة	الاختصاص الحالي
ام قصر	٢٢	خرساني	٤٥٣٢	٧٧٥٠	حمولات عامة وحاويات	وزارة النقل	حمولات عامة وحاويات
خور الزبير	١٢	خرساني	١٣٣٠٠	١٣٣٠٠	صناعي	وزارة النقل	حمولات عامة
أبو فلوس	٣	فولاذية	٧٥٠	٧٥٠	بضائع عامة	وزارة النقل	حمولات عامة
المعقل	١٥	١١ فولاذي /٤ خشبي	٣٠٤٧	٣٧٥٠	بضائع عامة	وزارة النقل	حمولات عامة
الجبيلة	١	خرساني	١٧٠	٢٠٠٠٠٠	حبوب	وزارة التجارة	حبوب (سايلو)
العشار	١	خشبي	١٢٣	١٥٠٠٠٠	صيد الأسماك	وزارة التجارة	متوقف عن العمل
أسمدة أبي فلوس	١	خرساني	١١٠	٢٠٠٠٠٠	أسمدة كيماوية	وزارة الصناعة	متوقف عن العمل
اسمنت الكوفة	١	خرساني	١٢٠	٢٠٠٠٠٠	تفريغ معدات	وزارة الصناعة	متوقف عن العمل
المعامر	١	حديدي	٢٠٠	٢٥٠٠٠٠	تفريغ معدات النفط (الغاز السائل)	وزارة النفط	يعمل حسب السفن
الفاو	١٠	٦ خشبي ٤ خرساني	١٢٥٤	٦٠٠٠٠٠	تصدير المنتجات النفطية	وزارة النفط	استقبال الطواقم المغادرة إلى الموانئ النفطية
خور العمية	٤	فولاذية	٩٣٨	٢٥٠٠٠٠	تحميل نفطي	وزارة النفط	يعمل رصيفين لتحميل النفط
البصرة	٤	فولاذية	١٠٠٥	٣٥٠٠٠٠	تحميل نفطي	وزارة النفط	تحميل نفطي
المفتية	٣	٢ خشبي/ ١ خرساني	٣٦٠	١٨٠٠٠	ضخ النفط	وزارة النفط	متوقف عن العمل حالياً

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على:

- وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم التخطيط الشعبة الفنية، ٢٠١٣، ص بلا.
- وزارة النفط، شركة نفط الجنوب، مشروع القرض الياباني، ٢٠١٣، ص بلا. – وزارة الزراعة، مديرية زراعة المنطقة الجنوبية، القسم الفني، شعبة الأسماك، ٢٠١٣، ص بلا.



الفصل الثاني

الخصائص الجغرافية الطبيعية والبشرية المؤثرة في النقل البحري العراقي

المبحث الأول/ الضوابط الطبيعية

المبحث الثاني/ العوامـــل البشـــرية

يتناول هذا الفصل دراسة الخصائص الطبيعية والبشرية وأثرها في كفاءة حركة النقل البحري، إذ لكل منهما تأثير في حركة النقل البحري ولذلك سيركز على أكثر العوامل تأثيراً في حركة النقل العراقي والتي يمكن إجمالها بما يأتي:

المبحث الأول

الضوابط الطبيعية

يتأثر النقل البحري العراقي كثيراً بالضوابط الطبيعية والتي تترك آثاراً واضحة في حركة السفن داخل الميناء وخارجه، كما إنها قد تؤثر سلباً أو إيجاباً في حركة الملاحة البحرية، ونظراً لأهميتها سوف يتم دراسة كل عنصر على حدة لمعرفة مدى تأثيره على النقل البحري العراقي وكما يلي:

١.الموقع الجغرافي

يتركز النقل البحري العراقي في الجزء الجنوبي من العراق تحديداً في محافظة البصرة التي يحدها من الشمال محافظة ميسان ومن الشرق الجمهورية الإسلامية في إيران ويحدها من الشمال الغربي محافظتا ذي قار والمثنى ويحدها من أقصى الجنوب الغربي الخليج العربي والكويت، وتمتد بين دائرتيّ عرض (٠٤¯٣٠° و ٣١¯٣٠°) شمالاً وقوسي الطول(٤٧¯٤٦° و٠٥¯٤٨°) شرقاً (الربيعي، ١٩٩٤، ٢٦) . لدراسة الموقع الجغرافي أهمية في توضيح مدى ارتباط المحافظة بالأقاليم المجاورة ، إلى جانب تحديد المناطق وأجزاء الإقليم ومدى ارتباط كل جزء بالأخر في ضوء المؤثرات الاقتصادية والاجتماعية لأهمية الموقع المتميز كان له الأثر الكبير في تطور ونمو النشاط التجاري البحري الذي انعكس بدوره على التنمية الاقتصادية والاجتماعية للبلد خريطة(٨). كما أعطاها أهمية كبيرة من خلال الاتصال بين البلاد العربية وغير العربية (إيران) من جهة، وجعلها ممراً برياً بين الموانئ وجميع مدنها من جهة أخرى (الجبوري، ٢٠١٣، ٣٧).

خريطة (٨)

الموقع الجغرافي لمنطقة الدراسة

خريطة (٨)

الموقع الجغرافي لمنطقة الدراسة

المصدر: وزارة النقل، المديرية العامة للمساحة، خريطة العراق الإدارية مقياس ١/١٠٠٠٠٠٠، بغداد، ١٩٩٨

كذلك أسهم في إيجاد حركة نقل بحري كثيفة نظراً لمساحة المحافظة الواقعة على الخليج العربي والتي تبلغ (١٩٠٧٠) كم^{2} وهي تشكل (٤,٤) % من مساحة العراق البالغة (٤٣٤٤٨٨,٤) كم^{2} (Ministry of Transport,2014,28) ، فضلاً عن حجمها السكاني البالغ (٣,٤٠٦,٦٥٠) نسمة لعام ٢٠١٣ (الجهاز المركزي للإحصاء، ٢٠١٣، بلا)

ان الموقع الجغرافي ترك آثاراً واضحاً على النقل البحري العراقي من خلال النشاط التجاري البحري وزيادة عدد الموانئ التجارية وأرصفتها حتى بلغت أعدادها ٥ موانئ عام ٢٠١٣ فعلى الرغم من مشكلات هذا الموقع إلا أن النقل البحري ظل يمتلك من الإمكانيات ما هو متسع لها، بما تمثله هذه المنطقة من ضرورة نقليه مهمة(جبارة، ٢٠١١، ٢٠) وكونها المنفذ البحري العراقي الوحيد الذي يربط العراق بالعالم الخارجي بشريط ساحلي ضيق يبلغ طوله (٨٥) كم ولأهمية موقعها إذ استقطبت الحركة التجارية عن طريق المجال البحري التي تمتلكه مع الموانئ العربية وغير العربية الأخرى(علوان وحميد،٢٠١٢، ٣١٥) فأثر ذلك على مساهمة هذا القطاع في الدخل القومي للبلد بمبلغ(٢٣٣٩٠) مليار دينار عراقي لعام ٢٠١٣(وزارة التخطيط،٢٠١٤، ٢٧) .

٢.التركيب الجيولوجي والتربة

يعد التركيب الجيولوجي لمنطقة الدراسة امتداداً طبيعياً للتركيب الجيولوجي للخليج العربي الذي يعد السهل الرسوبي امتداداً طبيعياً له، إلا أنه أخذ خصوصية كونه دلتا ذا رواسب نهرية (كريم، ١٩٩٢، ١٥) إن البنية الجيولوجية لجنوب العراق تنقسم إلى قسمين من الناحية التكوينية هما السهل الرسوبي الواقع ضمن منطقة الجرف غير المستقر والهضبة الغربية التي تقع ضمن منطقة الجرف المستقر الواقع عليها خور عبدالله في جزئها الجنوبي الشرقي ويطلق علية بمنطقة الدبدبة (الربيعي، ١٩٨٨، ١٧) جدول (١١) وخريطة (٩).

جدول(١١)

تتابع الطبقي لتكوينات الجيولوجية لمنطقة الدراسة

التكوينات الجيولوجية	العمق(م)	التكوينات الجيولوجية	العمق(م)
دبدبة	٠	ستيرانش	٠
فارس الأسفل	٠	هارثة	٢٠٠٠
الفاو	٠	تنومة	٠
دمام	٠	خصيب	٠
روس	٥٠٠	مشرف	٠
أم الرضوية	١٠٠٠	رميلة	٢٥٠٠
طياران	١٥٠٠	مورود	٠
احمدي	-	نهر عمر	٠
شعيبة	٣٠٠٠	زبير	٠
ارطاوي	٣٥٠٠	سعدي	٢٠٠٠

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على:

١- الربيعي، داود جاسم، الواقع الجيولوجي والسطح لمحافظة البصرة، موسوعة البصرة الحفرية، (المحور الجغرافي) البصرة، دار الحكمة، جامعة البصرة، ١٩٨٨، ص٦.

٢- كريم، حسين محمد، التاريخ الجيولوجي الحديث لسهل الرسوبي وادي الرافدين الجنوبي، مركز دراسات الخليج، المجلد٢٤، العدد٤ ،جامعة البصرة، ١٩٩٢، ص١١.

تتكون البنية الجيولوجية من عدة أنواع من الصخور المتباينة من حيث قدرتها على تحمل الضغط الناشئ عن الأرصفة الكونكريتية للموانئ فضلاً عن قدرتها على تحمل حركة النقل البري الثقيلة من والى الموانئ فتحتاج إلى عمليات ضغط ونقل التربة ودكها لزيادة تماسكها ومقاومتها على تحمل الأوزان الثقيلة عليها(العنزي، ٢٠٠٤، ٦٧) ، ما يزيد من تكاليف إنشائها، فإن دراسة التركيب الجيولوجي أهمية واضحة من خلال تأثيرها على النقل البري بشكل عام والنقل البحري بشكل خاص كما هي الحال بالنسبة لمظاهر السطح . لقد انعكست تأثيرات الحركات الأرضية التكتونية على المظهر التضاريسي لمنطقة الدراسة، حيث يكون انحدار السطح في إقليم السهل

خريطة (٩)

التكوينات الجيولوجية في منطقة الدراسة

47°20'0"E
48°0'0"E
48°40'0"E
30°40'0"N
30°0'0"N
29°20'0"N
الكويت
حدود دولية
رواسب العصر الحديث
رواسب المروحة الغرينية
تكوينات الدبدبة
رواسب سباخ المصبات
نهر
10 5 0 10 20 30Km

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على:

مطشر، وسام رزاق، دراسة التاريخ التكتوني والترسيب لمناطق جنوب العراق، وقائع المؤتمر الأول لإنماء الأهوار، مركز علوم البحار، جامعة البصرة، ٢٠٠٥، ص ٧

الرسوبي انحداراً بطيئاً من الشمال الغربي نحو الجنوب الشرقي باتجاه الخليج العربي مما اثرا على جريان المياه في القناة الملاحية لشط العرب وخور الزبير.

وكذلك على عمليات النحت والإرساب فيهما التي اتصفت تربتها بأنها ذات نسجة طينية غرينية قليلة التماسك جدول(١٢) المتأثرة بعملية التعرية النهرية والبحرية خريطة (١٠) مما يزيد من كميات الرواسب والطمي. أدى هذا الانحدار إلى تكوين جزر نهرية خاصةً في شط العرب مكونة بذلك الانحناءات التي تعمل في تضيق القناة الملاحية ، فضلاً عن إعاقة حركة السفن القادمة والمغادرة(عبدالزهرة، ١٩٩٢، ١٠) ، إذ يصل ارتفاع السطح إلى حوالي ٤متر فوق مستوى سطح البحر في أقصى الأجزاء الشمالية عنده المنطقة الساحلية التي يبلغ انحدارها (٢٦,٧) سم/كم في حين يكون الانحدار نحو الشمال والشرق (٢٤٤) متراً فوق مستوى سطح البحر ويصل ارتفاع السطح عند مينائي المعقل وأبي فلوس إلى (٢) متر في حين يصل الارتفاع في أم قصر وخور الزبير إلى خمسة امتار(الربيعي، ١٩٨٨، ٧).

وتتصف السواحل الشمالية الغربية للخليج العربي بأنها طينية موحلة ناتجة عن ترسب في منظومة شط العرب والذي يطلق عليه بالرصيف الرافدين المتدني الأعماق، ويمتد إلى الغرب والجنوب منه منطقة ضحلة تعرف بالرصيف العربي الضحل والذي انعكس بدوره على التيارات القادمة إلى الشاطئ كونها تتكسر وتهبط قمتها عند مرورها فوق خانق بحري.

فعند وجود حواجز مرتفعة في القاع تواجه الموجة مياه ضحلة تخفض من سرعتها حيث تحدث أمواج واطئة طويلة ومعتدلة في كل من الجنوب والجنوب الغربي في بداية الخليج العربي ويعد هذا مرفأً طبيعياً للميناء يبعده عن التيارات والأمواج العالية التي تلحق أضرار جسيمه على المنشآت الساحلية والسفن القادمة والمغادرة ، فضلاً عن السفن المتراكية في الموانئ.

جدول(١٢)

ترب القاع والأعماق للقناة الملاحية العراقية

اسم القناة الملاحية	الطول (كم)	العرض (كم)	العمق (كم)	نوع القاع			عدد الانحناءات
				رملي	طيني	صخور	
خور الخفكة المؤدية إلى ميناء البصرة	٤٦	١٠٠٠	٢٠	-	-	-	٤
خور العمية المؤدية إلى ميناء العميق	٥٠	٥٠٠	٢٠	-	-	-	٧
العمية المؤدية إلى خور عبدالله	٣٥	٢٥٠	١٥	-	-	-	٢
خور عبدالله المؤدية إلى أم قصر (القناة الخارجية)	٦١	٢٠٠	٩	-	-	-	٣
الداخلية إلى أم قصر	٢٢	٣٥٠	١٣,٥	-	-	-	٥
الداخلة من أم قصر إلى خور الزبير	٢٢	٢٠٠-٣٠٠	١١	-	-	-	٧
من خور الزبير وشط البصرة (الناظم)	١٢,٥	٦٠-١٠٠	٣,٥	-	-	-	٨
شط البصرة	٣٥	٦٠	٣	-	-	-	١
مدخل الفاو	١٣	١٥٠	٣.٦	-	-		٢
السد الداخلي	٩	١٢٠	٤.٥	-	-		٢
السد الخارجي	١٥	١٢٠	٢.٨-٣	-	-		١

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على:

-وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم الحفر، شعبة المسح البحري، ٢٠١٢، ص بلا.

- جمهورية العراق، وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، جداول المد والجزر، مطبعة الشركة العامة لنقل المسافرين والوفود بغداد ٢٠١٤ ص ٣٢ - ٦٤

خريطة (١٠)

التعرية النهرية والبحرية لترب ساحل العراق

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على:

الخريطة الأدميرالية في الخليج العربي، الرقم ١٢٣٥، مقياس الرسم ١/ ١٠٠٠٠٠.

يتضح من خلال ما تقدم ان التركيب الجيولوجي لمنطقة الدراسة ذات تأثيرات واضحة على النقل البحري العراقي من حيث طبيعة جريان المياه وعمليتي النحت والترسيب التي تتعرض لها القنوات والممرات البحرية تاركة بذلك تأثيراً سلبياً على حركة سير السفن فيها لارتفاع كميات الطمي الناتجة عن الإرساب النهري والبحري وعملية الهدم الجانبي لثقل الأرصفة والمنشآت المقامة عليها ما يزيد من الإنفاق على عمليات الحفر والصيانة المستمرة لها لضمان العمق المناسب ، فضلاً عن ارتفاع المبالغ المصروفة على إنشاء الموانئ الجديدة أو التوسع في الأرصفة وتشييدها بفعل عمليات الدك لرخوية الأرض كونها ذات تربة طينية ناعمة تصل نسبة مفصولات الطين والغرين والرمل إلى (٧٦-٩٥%) ، (٦-٤٩%) و (١-٨%) على التوالي وتتساوى هذه النسب عند المنتصف إلى (٥٠%) حيث يبلغ حجم دقائق الطين (٠,٥-١) مايكرون(عكاش ومحمد، ٢٠١٠، ٢٣) فمن خلال عمليات الحفر المستمر نجد أن نسبة المواد الصلبة المتبقية في الأطيان الحفر بلغت (٣٠%) والمتبقية ماء والتي تبلغ نسبتها (٧٠%)(العيداني، ١٩٩٦، ٢٧) إذ تتأثر عمليتا النحت والترسيب والهدم بعدة عوامل منها طبيعية الجريان النهري والتيارات البحرية وظاهرتي المد والجزر، وعموماً فإن ضحالة الأعماق وتدنيها وكثرة الشعاب المرجانية والجزر وتدرج القاع عرقلة التيارات البحرية والأمواج حيث تندفع قمتها إلى الأمام وتتكسر بقوة مكونة أمواجاً متكسرة في حين تكون حرة الحركة في المياه العميقة (علي، ١٩٨٦، ٣٩٥) كونها ذات تأثير واضح في عمليتيّ نقل الرواسب وتغيير شكل الشواطئ إلى المياه الضحلة وهذا لا يضمن سلامة سير السفن في القناة والممرات الملاحية القادمة إلى موانئ العراق التجارية، فيستدعي بذلك اتخاذها مسارات محددة لتفادي جنوحها خلال سيرها، فمعظم الأوقات يترتب عليها الانتظار لمدة تتراوح ما بين (١٢-٢٤) ساعة لارتفاع منسوب المياه لمكنها من الدخول إلى موانئ العراق التجارية بما يضمن سلامة رسوها على الأرصفة.

٣. طبيعة الساحل البحري

لطبيعة الساحل(*) الأثر المباشر على حركة النقل البحري من حيث حركة السفن القادمة والمغادرة إلى موانئ العراق التجارية وعلى إقامة الموانئ ومنشآتها، بما ان العراق يمتلك ساحلاً بحرياً قصير على الخليج العربي الذي يعد المنفذ البحري الوحيد للعراق فقد دفعنا إلى استعراض طبيعة الساحل العراقي. فمن حيث الامتداد فإنه يمتد من رأس البيشة من الجهة الشرقية المطلة على الخليج العربي ويبلغ مجموع أطوالها بكل تعرجاتها(٥٨) كم (الناهي، ٢٠٠٢، ٥٩)، خريطة(٧). أما من حيث الاستقامة فإنه يتميز بتعرجاته وهذا الناتج من طبيعة تكوينه الجيولوجي حيث يقع ضمن السواحل المستقرة والفيضية الناتجة من خلال الإرساب النهري التي مصدرها نهر الكارون والكرخة وبهمشير (المنصوري، ١٩٩٦، ٢٣).

إن طبيعة الترسيب للساحل العراقي تعود إلى رسوبيات العصر الرباعي الحديث البالغ سمكه من(٥٠-٢٠٠) م حيث اثر التنشيط التكويني والمتمثل بارتفاع التضاريس في منطقة الزبير وارتفاع تركيب السيبة حيث ساعدت عمليات الترسيب على تغيير شكل الساحل ، اذ بلغت مساحة الرواسب الساحلية في القسم الشرقي منه (١٣٤) كم^{٢} و(٥٨) كم^{٢} في القسم الغربي ويعود تناقض مساحة الرواسب في القسم الغربي إلى سرعة التيارات باتجاه خور عبد الله حيث أدى إلى نشاط عملية النحت الساحلي مما اثر ذلك على تكوين السباخ الساحلية الممتدة لمسافة (١٣٠) كم الواقعة بين مصب نهر شط العرب ومجرى خور الزبير(الهاشمي، ١٩٨٦، ١٣١) إذ اتصفت تربتها بالطينية الغرينية الضعيفة جداً وغير المستقرة (غير ثابتة) حتى العمق(٦ أمتار) ، فشكل الأثر السلبي أمام حركة السفن القادمة إلى موانئ العراق التجارية لضيق الممر الملاحي الناتج عن

(*) يقصد به خط الاتصال بين المياه البحرية باليابس القاري ويعين خط الساحل أما بخط الجرف البحري أو بالخط الذي تصل إليه أعلى أمواج العواصف للمزيد ينظر: العلي، جميل طارش وحسن خليل حسن وعدي إدريس حمود، التغيرات الجغرافية والملاحية لقناة خور عبدالله، مجلة أبحاث البصرة، العدد٣٨، الجزء ٤، ٢٠١٢، ص١٧.

عملية الترسيب المستمر إذ يصعب على السفن التي يزيد غاطسها عن ٥متر الوصول إلى الموانئ لقلة أعماقها على امتداد أطوالها .

جدول(١٣)

المسافات البحرية للساحل العراقي وأطوالها

الموقع		المسافة البحرية/ ميل بحري
من	إلى	
جزيرة وربة	شط العرب	٢٦
رأس الكايد الكويتي	رأس البيشة	٨,٦
ميناء البصرة	محطة شط العرب	٣,٩
خور العمية	محطة شط العرب	٢٩,٤
عوامة٤ بحر خور عبدالله	عوامة٢ بحر خور عبدالله	٣,٠
عوامة٢ بحر خور عبدالله	ميناء أم قصر	٤٩,٣
رأس البيشة	خور عبدالله	١٠,٦

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على

- الخريطة الأدميرالية البحرية، الرقم ٢٥٣٥، ٢٠١٣.

- الخريطة الأدميرالية البحرية، الرقم ١٢٢٩، ٢٠١٣.

كما أن الساحل لا يقابله سوى مياه الخليج العربي المتمثل بشريط مائي يبلغ عرضه ٢ميل في المنطقة المحصورة بين جزيرة وربة والساحل و٨.٦ ميل بحري(*)المنطقة المحصورة بين رأس البيشة ورأس كايد الكويتي جدول (١٣) . حيث يحتل الساحل العراقي المرتبة (١١٦) من بين (١١٨) دولة بحرية جدول(١٤).

أدت عمليات التعرية والترسيب للساحل العراقي الى تفاقم مشكلة ترسيم الحدود مع الجانب الكويتي،وهذا يعيق نمو ومستقبل النقل البحري العراقي لقصر وضيق الساحل العراقي من جهة، وارتفاع كميات الطمي من جهة أخرى، وبهذا تتخذ السفن القادمة إلى موانئ العراق التجارية نحو فنار شط العرب المثبت على بعد (٤١) ميل بحري جنوب شرق مدخل شط العرب ، لسلامة وصولها إلى الموانئ(العيداني،٢٠١٣، ٥٨).

(*) الميل البحري=١٨٥٢م للمزيد ينظر: العمر، مضر خليل، الإحصاء الجغرافي، دار الحكمة للطباعة، البصرة، ١٩٧٩م ، ص ٣٦

جدول(١٤)

أطوال السواحل البحرية الممتدة على الخليج العربي وترتيبها العالمي

البلد	طول خط الساحل	ترتيبها العالمي	النسبة المئوية لأطوال السواحل
العراق	٥٦	١١٦	١,٤
سلطنة عمان	٨٢	٥٧	٢,٠
السعودية	٦٥٠	٦٣	١٥,٩
إيران	١٨٠٠	٦٨	٤٣,١٠
الإمارات	٨٠٠	٩٣	١٩,٥
قطر	٣٨٠	١٠٣	٩,٣
الكويت	١٩٥	١٠٩	٤,٨
البحرين	١٣٠	١١٢	٣,٢
المجموع	٤٠٩٣	–	–

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على:

١- البهادلي، قاسم عبد علي، الموانئ العراقية وأثرها في قوة الدولة، رسالة ماجستير كلية التربية ابن رشد، جامعة بغداد،٢٠١٠، ص٨٧.

٢- العزاوي، بهاء بدري حسين، دور إيران في التأثير على جيولوجية منطقة الخليج العربي، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية، العدد ٤٢، ١٩٩٩، ص٥٧.

٣- السكيني، حميد غالب، موانئ الخليج العربي، دراسة جغرافية، مجلة أبحاث البصرة، العدد ٢٨، الجزء الأول،٢٠٠١، ص٣٩٦.

فمن خلال ما تقدم يتضح لنا ان الساحل العراقي يصنف ضمن سواحل الدلتا وهو جزء من سواحل الخليج العربي ذو الامتداد القصير(*) إذ يعتبر من السواحل المحايدة لعدم تجانسها وتباينها لطبيعة الساحل وشكله المتمثل بالموقع البحري الضيق من جهة ، وعملية الترسيب والنحت من جهة أخرى ، كونه يعد من السواحل الطموية الضحلة ، مما شكل إحدى المعوقات أمام إقامة الموانئ وخطوط السكك والطرق البرية على امتداده إلا بعد عمليات استبدال التربة ودكها وضغطها ومعالجة مشكلة الترسبات ، من خلال الحفر المستمر للممرات والقنوات البحرية ومداخلها(العامري، ١٩٩٩، ٦٩) إذ يرفع من تكاليف إقامة الموانئ والمنشاة المقامة عليها لضحالة الساحل ولا تتجاوز

(*) بلغ طول الساحل الإيراني ٢٠٠٠ كم أما سلطنة عمان ١٧٠٠كم في حين يبلغ طول الساحل الكويتي ٥٠٠ كم للمزيد ينظر: مطشر، وسام رزاق، الوضع الهايدرومورفي في خور عبدالله شمال غرب الخليج العربي والتأثيرات المتوقعة للموانئ الحديثة المزمع إنشاؤها، آداب ذي قار، العدد ٥، المجلد ٢، شباط ٢٠١٢، ص ١٦٥.

أعماقه عن (١٠) متر ما يتعذر دخول السفن التي يزيد غاطسها عن (١٠) متر، فبذلك لم تقم موانئ تجارية باستثناء مينائي أم قصر(الشمالي والجنوبي) وخور الزبير (Wheib and Abdul Latiff,2010,6).

٤.المناخ وعناصره

للعناصر المناخية تأثير في كفاءة النقل البحري العراقي سواء كان هذا التأثير ايجابي أو سلبي . ولغرض توضيح ذلك التأثير على النقل البحري سيبحث كل عنصر لوحدة، لتوضيح مدى هذا التأثير وكما يلي:

١. **درجة الحرارة والإشعاع الشمسي**

لدرجات الحرارة أثر كبير على حركة النقل البحري سواء أكانت حركة السفن داخل الموانئ أم مرافقها الخدمية من جهة وحركة العمل التي يقوم بها الأشخاص في الموانئ من جهة أخرى، فمن خلال الموقع الفلكي لمنطقة الدراسة الذي تقع ضمن المناخ الصحراوي الذي يتميز بالأمطار الشتوية المتذبذبة وبفصل صيف طويل وجاف، إذ يمثل الإقليم الجاف أكثر مناطق العراق (عبد الله وديري، ٢٠٠٣، ١٦) حيث يبلغ المعدل السنوي لدرجات الحرارة في محافظة البصرة (٢٧-٤٨) م° وتأخذ درجات الحرارة بالارتفاع التدريجي منذ شهر كانون الثاني الذي يعد أبرز الشهور الذي يبلغ معدلاً قدره (١٩,٤) م° لتصل إلى أقصى ارتفاع لها في شهر تموز الذي يبلغ المعدل فيه(٤٦,٨) م° ويتضح من ذلك ان معدلات درجات الحرارة تكون مرتفعة في معظم شهور السنة جدول(١٥) وشكل(٣).

إن التباين في درجات الحرارة صيفاً وشتاءً آثار سلبية على نشاط العاملين في النقل البحري وحركته داخل الميناء فيما يخص الأشهر السيئة للعمل داخل السفن خلال عمليتي التفريغ والشحن، إذ تبلغ الأشهر السيئة للعمل حوالي(٨أشهر) بين شهر آذار وحتى تشرين الثاني وعلى حركة العمل بالنسبة للنقل البري خلال عملية التحميل والتي يقتصر العمل خلال فترات الليل ما يؤدي إلى انخفاض معدلات الأداء ، ولاسيما إذا اقترنت الحرارة المرتفعة بالرطوبة النسبية في الجو، كما يكون أثرها واضحاً على بعض المواد الغذائية والأدوية السريعة التلف فيراعي السرعة في عمليات التفريغ

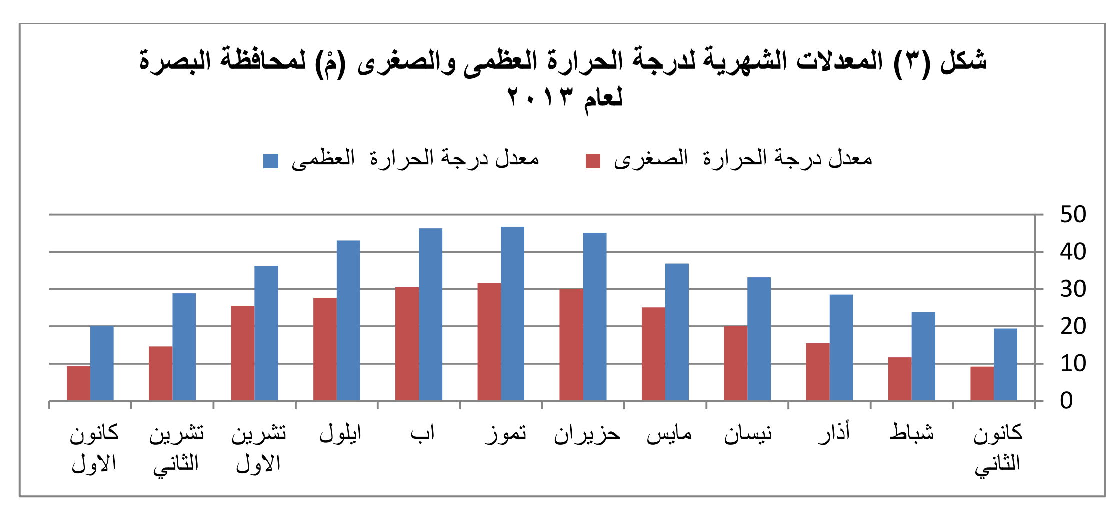
والشحن خلال أشهر الصيف لعدم وجود أجهزة التكييف والتبريد في مخازن الموانئ ، ما اثر على كفاءة العمل في الموانئ إلى ما دون (٢٠) % (الخفاف وخضير، ٢٠٠٧، ٤٢). فقد رافق هذا التوسع في زاوية السقوط الإشعاع الشمسي في منطقة الدراسة إلى طول النهار لأكثر من(١١) ساعة لتسعة أشهر من السنة وهي الفترة الواقعة بين شهر شباط وتشرين الأول.

في حين نجد ان فترة الإشعاع الشمسي تكون بين(١٢-١٤) ساعة يومياً في الفترة الواقعة بين شهر آذار وأيلول(السيد ولي، ١٩٨٨، ٥٢) واثر ذلك سلباً على نشاط العاملين في النقل البحري ولاسيما العاملين في عنابر السفن.

جدول(١٥)المعدلات الشهرية لدرجات الحرارة العظمى والصغرى(م°) لمحافظة البصرة ٢٠١٣

الأشهر	معدل درجة الحرارة العظمى (م°)	معدل درجة الحرارة الصغرى(م°)	معدل درجة الحرارة (م°)
كانون الثاني	١٩,٤	٩,٢	١٤,٣
شباط	٢٣,٩	١١,٧	١٧,٨
آذار	٢٨,٥	١٥,٥	٢٢
نيسان	٣٣,٢	٢٠,٠	٢٦,٦
مايس(أيار)	٣٦,٩	٢٥,١	٣١
حزيران	٤٥,١	٣٠,١	٣٧,٦
تموز	٤٦,٨	٣١,٦	٣٨,٩
آب	٤٦,٣	٣٠,٥	٣٨,٧
أيلول	٤٣,١	٢٧,٧	٣٥,٤
تشرين الأول	٣٦,٣	٢٥,٥	٣٠,٩
تشرين الثاني	٢٨,٩	١٤,٦	٢١,٨
كانون الأول	٢٠,١	٩,٣	١٤,٧
المعدل السنوي	٣٤,٠	٢٠,٩	٢٧,٤٨

المصدر : جمهورية العراق، وزارة العلوم والتكنولوجية، الهيئة العامة للأنواء الجوية والرصد الزلزالي العراقية، بغداد، ٢٠١٣.



المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على بيانات جدول (١٥).

٢.الأمطار

تؤثر الأمطار الساقطة تأثيراً مباشراً– رغم قلتها على محافظة البصرة – على عمليات النقل البحري(الشحن والتفريغ) فغزارتها تؤدي إلى توقف عمليات الشحن والتفريغ للبضائع المتداولة القابلة للتلف كالمواد الغذائية والحبوب (الحنطة والرز والسكر) والمواد الإنشائية كالإسمنت فضلاً عن تلف المستلزمات الطبية كالأدوية ، جدول(١٦)

جدول(١٦)

كمية الأمطار الساقطة على منطقة الدراسة لعام ٢٠١٣

الأشهر	المجموع الشهري لكمية الأمطار الساقطة(ملم)
كانون الثاني	٧,٣
شباط	٠,١
آذار	٠,٧
نيسان	١,٤
مايس(أيار)	٢١,٦
حزيران	٠
تموز	٠
آب	٠
أيلول	٠
تشرين الأول	٢,٣
تشرين الثاني	٧٢,٧
كانون الأول	٨,٦
المجموع السنوي	١١٤,٧

المصدر : جمهورية العراق، وزارة العلوم والتكنولوجية، الهيئة العامة للأنواء الجوية العراقية، بغداد، ٢٠١٣.

حيث تصل مجموع الكميات الساقطة سنوياً إلى(١١٤,٧) ملم إلا أنها تترك آثاراً سلبية على حركة النقل البحري العراقي ولاسيما على حركة السفن القادمة والمغادرة من وإلى موانئ العراق التجارية فإن سقوطها بغزارة يؤدي إلى انعدام الرؤيا(السكيني، ١٩٩٩، ٢٥) لدى ربان السفينة وحدوث أمواج عالية يسبب بذلك اصطدامها بسفن راسية على الرصيف أو اصطدامها مباشرةً على الرصيف خلال تراكيها محدثة بذلك أضرار جسيمة في بدن السفينة والهيكل ألارتكازي للرصيف، فضلاً عن تأثيرها على عمليات الشحن والتفريغ في داخل الموانئ ، ولاسيما البضائع غير المكيسة السريعة التلف كالحبوب والسكر والحنطة والرز، والأسمدة الكيماوية كاليوريا والامونيا والكلنكر والاسمنت غير المكيس، كما تؤثر على نشاط العاملين وأجهزتهم وخاصة أجهزة الفحص كما تؤثر على حركة عمل الرافعات والسيارات العاملة في تفريغ السفن وشحنها لكثرة عطلاتها وانقطاع التيار الكهربائي وصعوبة حركة العاملين في الموانئ لإصابتهم بالإرهاق(وزارة النقل، ٢٠١٣،بلا).

فالأمطار الساقطة تؤثر أيضا على حركة النقل البري المرتبطة بالظهير الموانئ التي تعد من اخطر العناصر المناخية المسببة الحوادث على الطرق(بدر، ٢٠٠٩، ٣٥) حيث تترك أثراً واضحاً على الطريق والمركبة مسببة حوادث جسيمة بالأرواح والمعدات إذ بلغ عدد الحوادث الحاصلة للمركبات على الطريق الذي يربط ميناء أم قصر-خور الزبير-البصرة بنحو ٢٤ حادثة خلال الفترة الواقعة بين تشرين الأول وأيار، أما عدد الحوادث على الطريق الرابط بين ميناء أبي فلوس البصرة بنحو ١١ حادثة للمركبات المحملة بالبضائع في حين بلغ عدد الحوادث الحاصلة للمركبات الناقلة للبضائع من ميناء المعقل إلى مراكز التسليم بنحو ١٢حادثة(وزارة التخطيط، ٢٠١٣، ١٧) كما تؤثر في اختيار الموقع الأنسب لقيام الموانئ المقدمة أفضل الخدمات لظهيرها التي تتمتع بمرونة جيدة للاتصال والتفاعل معه عبر البحار فكلما كان الظهير غني بنشاط الموارد الاقتصادية المتعددة الجوانب كان من الضروري إنشاء ميناء لخدمته(الاسدي،٢٠٠٥، ٧٨).

٣.الضباب

يؤثر الضباب تأثيراً كبيراً على سلامة النقل البحري العراقي بسبب حجبه للرؤيا وهذا له آثار خطيرة مسببة خسائر بالأرواح والمعدات. تحدث ظاهرة الضباب خلال فصل الشتاء وفي ساعات

الصباح الباكر لبضعة أيام بسبب انخفاض درجات الحرارة وارتفاع الرطوبة النسبية ، إذ انه يقلل من درجة الرؤيا حيث تهب الرياح الشمالية الشرقية الباردة القادمة من الهضبة الإيرانية في فصل الشتاء على مياه الخليج وعندما تلتقي بالجبهة الدافئة مسببةً ضباباً كثيفاً مؤثرً على النقل البحري العراقي في فصل الشتاء والذي يحدث خلال الصباح الباكر ويتلاشى بارتفاع الشمس ويصل حدوث الضباب أقصاه في شهري كانون الأول والثاني جدول(١٧) مما يجعل مدى الرؤيا ضعيف ما بين ٥٠-١٠٠متر(الشواورة،٢٠١٢، ١٥٣) ومن ثم يؤدي بالتالي إلى توقف حركة السفن في القنوات والممرات الملاحية خوفاً من تصادمها(*) بالسفن المارة والمتراكية في أرصفة الموانئ فيؤثر على سرعة وصول السفن الداخلة إلى موانئ العراق التجارية من خلال التوقف لبضع ساعات ما بين (٤-٧) ساعات أو التقليل من سرعتها حتى يصبح مدى الرؤيا واضح للربان ، وهذا يكلف مبالغ مرتفعة يتحملها الناقل أو المالك للسفينة لتأخر في موعد وصولها(عنبر، ٢٠٠٩، ١٣١).

جدول (١٧)

معدلات حدوث الضباب في منطقة الدراسة

الأشهر	معدل تكرار الضباب(يوم)
كانون الثاني	٦
شباط	١
آذار	٠
نيسان	٠
مايس(آيار)	٠
حزيران	٠
تموز	٠
آب	٠
أيلول	٠
تشرين الأول	١
تشرين الثاني	٢
كانون الأول	٨
المجموع السنوي	١٨ يوم

المصدر : وزارة النقل والموصلات، الهيئة العامة للأنواء الجوية والرصد الزلزالي، بغداد،٢٠١٣.

(*) بلغ عدد الحوادث التي تتعرض لها السفن خلال الضباب الكثيف للفترة من٢٠٠١-٢٠١٣ إلى ٦ سفن بحرية مما أدى إلى تحطمها وغرق ٤ منها في المياه الإقليمية العراقية ومدخل قناة خور الزبير للمزيد ينظر: ١- الأمم المتحدة، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، نشرة النقل والمواصلات، ٢٠١٤، ص٣٧. ٢- وزارة النقل – الشركة العامة لموانئ العراق – قسم الشؤون البحرية – وحدة السيطرة البحرية –سجلات المواقف اليومية لحركة السفن، ٢٠١٣.

٤.الرياح

للرياح تأثير مباشر على النقل البحري العراقي من خلال تأثيره في حركة المياه داخل القنوات والممرات الملاحية العراقية والأمواج الناجمة عنها ، فضلاً عن تأثيرها على السفن المتوقفة داخل الموانئ حيث تؤدي هذه الحركة إلى قطع الحبال الرابطة للسفن، مما تتسبب في حدوث اصطدام بين السفن ومن ثم تؤدي إلى تحطمها في بعض الأحيان وكذلك تأثيرها على عمليات الشحن والتفريغ(المناولة) فعلى الرغم من التقنيات الحديثة في مجال النقل البحري إلا انه ما زال للرياح تأثير واضح على الملاحة البحرية (الزوكة، ٢٠١١، ٣٣) لذلك فان ربان السفينة لا يبحر ما لم تتوافر لديه خراط تفصيلية ونشرات يومية عن حالة البحر وحركة الرياح والأمواج فيه(غالب، ١٩٨٧، ١٠٤) فمن خلال الجدول(١٨) وخريطة(١١).

جدول(١٨)

أنواع الرياح الهابة ومعدلات تكرارها في منطقة الدراسة وسرعها لعام ٢٠١٣

أنواع الرياح السائدة	معدل تكرارها	الأشهر	المعدل الشهري لسرعة الرياح م/ثا
الشمالية	١٣,١	كانون الثاني	٤,٦
الشمالية شرقية	٣,٥	شباط	٤,٣
الشرقية	٤,٩	آذار	٤,٦
الجنوبية الشرقية	٦,٦	نيسان	٥,٠
الجنوبية	٧,١	مايس(آيار)	٤,٨
الجنوبية الغربية	٢,٣	حزيران	٧,٠
الغربية	١٤,٥	تموز	٦,٤
الشمالية الغربية	٣٦,٣	آب	٣,٣
السكون	١١,٣	أيلول	٣,٢
–	–	تشرين الأول	٢,٨
–	–	تشرين الثاني	٢,٨
–	–	كانون الأول	٣,٨
المجموع السنوي	٩٩,٦	المعدل السنوي	٤,٣٨

المصدر : جمهورية العراق، وزارة النقل و المواصلات، الهيئة العامة للأنواء الجوية والرصد الزلزالي، بغداد، ٢٠١٣ .

خريطة (١١)

وردة الرياح في منطقة الدراسة

47°15'20"E
48°15'40"E
محافظة ميسان
محافظة ذي قار
إيـران
محافظة المثنى
الكـويت
الفاو
الخليج العربي
30°40'0"N
29°39'40"N
السكون
اتجاه الرياح
حدود دولية
حدود محافظات
0 10 20 40 60
Km

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على بيانات جدول (١٨).

نجد أن الرياح الشمالية الغربية تحتل المرتبة الأولى من حيث معدل تكرار هبوبها والذي يصل إلى (٣٦,٣) . في حين احتلت الرياح الجنوبية الغربية المرتبة الأخيرة حيث بلغ معدل تكرار هبوبها (٢,٣) ، حيث يؤخذ اتجاهها بنظر الاعتبار عند إقامة الموانئ وبناء الأرصفة و يجب أن يكون اتجاه الرياح السائدة متوافقاً مع اتجاه الأرصفة لحماية السفن المتراكية والمنشأة المقامة عليها وخدمات الشحن والتفريغ (ملش،٢٠١٤، ١٤٥) ، كونها تعد من أهم العناصر المؤثرة في تخطيط وتشغيل النقل البحري ، إذ إنها تؤدي إلى تباين في درجات الحرارة ما يسبب تبايناً في مناطق الضغط وحركة الرياح وهي المسبب الرئيسي لحركة الأمواج (محمد، ٢٠١٠، ٤٥).

يتأثر النقل البحري العراقي في الأشهر الواقع بين كانون الثاني وآذار بالمرتفع الجوي الآسيوي المتشكل فوق سيبيريا وشرق أوروبا ويمتد فوق الجزيرة العربية اما في شهري حزيران وتموز يحصل تغيير في توزيع الضغط الجوي لسخونة الأرض حيث يضعف المنخفض الجوي الذي ينقسم إلى قسمين: إحداهما شرق الخليج العربي وإيران والأخر يقع في شبه الجزيرة العربية وهذا يجعل اختلاف في اتجاه الرياح وسرعتها وعدم ثباتها في اتجاه معين على مدار السنة(العنزي، ٢٠٠٧، ٧٧) لذلك يكون تأثيرها الأكبر على النقل البحري العراقي ولاسيما على منسوب المياه، إذ يكون تأثيرها على ارتفاع المد في القنوات والممرات البحرية العراقية ما يسمح للسفن التجارية بالدخول والخروج أما الرياح الشمالية فمن شانها أن يبقى المد واطئاً، والجنوبية لها عكس التأثير(الشعبان ،٢٠٠٣، ٣٥-٣٦) ما يؤثر على عمليات حركة السفن في القنوات والممرات الملاحية العراقية القادمة والمغادرة ورسوها في أرصفة الموانئ التجارية العراقية لان سرعتها تتعدى(٦م/ثا)[*].

كما ترتبط العواصف الترابية والرملية بسرعة الرياح مقرونة بارتفاع درجات الحرارة، حيث يلاحظ تكرارها في شهر مايس وحزيران وتموز وآب جدول(١٩) حيث تشكل عاملاً سلبياً ومؤثراً

---

[*] تصل سرعة الرياح في معظم أيام شهر حزيران، إلى(٣٦م/ثا) و(٣٠-٣١م/ثا) أيام شهر تموز للمزيد ينظر: سعود عبدالسلام وعلي بستان جواد، كراس المد والجزر وسرعة الرياح في موانئ العراق التجارية والنفطية، مطبعة الشركة العامة لنقل المسافرين والوفود، بغداد، ٢٠١٣.

على النقل البحري العراقي نتيجة لقلة مدى الرؤيا والذي يبلغ ٣,٠ م (عبدالسلام وجواد، ٢٠١٣، ١٢٨) ما يؤدي إلى توقف النقل البحري على امتداد القنوات والممرات الملاحية المؤدية إلى موانئ العراق التجارية.

جدول(١٩)

المعدلات الشهرية للعواصف الترابية لمنطقة الدراسة لعام ٢٠١٣

الأشهر	المعدل الشهري للعواصف
كانون الثاني	٤
شباط	٥
آذار	٥
نيسان	٥
مايس	١٠
حزيران	٢٣
تموز	١١
آب	٩
أيلول	٥
تشرين الأول	٢
تشرين الثاني	١
كانون الأول	١
المعدل السنوي	٨١

المصدر : وزارة النقل، الهيئة العامة للأنواء الجوية العراقية والرصد الزلزالي، محطة أنواء المطار، البصرة، ٢٠١٣.

٥.الخصائص البحرية

يتميز الساحل العراقي بمجموعة من الخصائص البحرية المهمة التي تؤثر بصورة مباشرة على كفاءة النقل البحري والملاحة في موانئ العراق التجارية وأهم هذه الخصائص:

أ- الأعماق

يقصد بها المنطقة الانتقالية الهامشية سواء أكانت صالحة أم غير صالحة للملاحة لأنها تعد جزءاً من خط الساحل المغمور بمياه البحر بمعنى تسمى بالسواحل الأمامية Fore shore (بيرم، ٢٠٠٤، ٩٤) إذ يتوقف أعماق المياه الساحلية وأشكالها على مجموعة من العوامل الجيولوجية

كالانكسارات والالتواءات والانحناءات ، فضلاً عن عوامل التعرية كعمل التيارات البحرية والأمواج وحركة المد والجزر، تتفاعل جميعها بعمليات النحت والترسيب في المناطق الساحلية(داود، ٢٠٠٢، ٢٤) فنلاحظ من خلال الجدول(٢٠) بأن أعماق المياه في القنوات والممرات الملاحية المؤدية إلى موانئ العراق التجارية قليلة وضحلة حيث لا يزيد عمق المياه في أعمق قناة عن ٢٢,٥ متر كما في خور الخفقة وهذه بدوره انعكس بصورة سلبية على حركة النقل البحري العراقي من خلال تعذر وصول السفن التجارية ذات الحمولات الكبيرة البالغة إجمالي حمولاتها عن ٦٩٩ كسفن الحاويات و ٢٨٥٠٠ طن ساكن للحمولات العامة كسفن البضائع العامة الوصول إلى موانئ العراق التجارية ومن ثم يجعلها غير قادرة على الاستفادة منها مما يتطلب إجراء عمليات الحفر والصيانة المستمرة لهذه القنوات والممرات الملاحية ومداخل الموانئ وأرصفتها لتتمكن هذه السفن من الوصول بسلامة، وهذا يتطلب تخصيصاً وإنفاقاً لرؤوس أموال كبيرة، لرفع كميات كبيرة من الرواسب وذلك لقلة أعماقها، والاتفاق مع الجانب الكويتي والإيراني(العيداني، ٢٠١٣، ٥٧).

لغرض حفر هذه القنوات والممرات الملاحية وكري القناة الداخلية والخارجية والداخلي وقناة خور عبد الله ومدخل الفاو لتوفير أعماق مناسبة لمرور واستقبال السفن القادمة إلى موانئ العراق التجارية ما يضطر السفن على التخفيض من حمولاتها لضمان سلامة وصولها فتقتصر على السفن التجارية الصغيرة والمتوسطة وهذا يزيد من تكاليف العملية النقلية. ويتضح من خلال ذلك ان الأعماق إحدى العوامل المؤثرة على النقل البحري العراقي بشكل سلبي من حيث تحديد نوع السفن القادمة وحجم حمولاتها.

ب–المد والجزر

تعد حركة المد والجزر[*] من أهم العوامل المؤثرة على الحركة الملاحية في القنوات والممرات الملاحية ومداخلها جدول(٢١) والتي يحدد من خلالها إمكانية دخول السفن التجارية

(*) يقصد به ارتفاع وانخفاض مياه البحار مرة واحدة كل ١٢ ساعة ٢١دقيقة بشكل متكرر ومنتظم تقريباً حيث يطلق على ارتفاع المياه إلى أعلى مستوى بالمد(High tide) وعلى أدنى انخفاض للمياه بالجزر(Low tide) للمزيد ينظر، الزوكة، محمد خميس، جغرافية المياه، دار المعرفة الجامعة، السويس ،الإسكندرية، ط٢، ٢٠٠٧.

ومغادرتها، فتحدث هذه الظاهرة مرتين في اليوم بارتفاع متباين في حركتها ووقت حدوثها(الشعبان،٢٠٠٣، ٣٨) وتتميز حركة المد والجزر في منطقة الدراسة بأنه من النوع المختلط الشبه اليومي المتأثرة بنظام المد والجزر السائد في شمال غرب الخليج العربي(Duong and Khrutch,2001, 72) شكل(٤) ولقلة الأعماق وضحالتها ولاسيما عند القنوات والممرات البحرية ومداخلها ما يضطر على بعض أنواع السفن في الانتظار لحين حدوث المد لتتمكن من الدخول والخروج من والى الموانئ بسلامة تجنباً من خطر الجنوح، وبما ان موانئ العراق التجارية وأرصفتها تتميز بتباين في أعماقها وكما يبدو من جدول(٢٢)

جدول(٢٠)

معدلات الأعماق للقنوات والممرات الملاحية المؤدية إلى موانئ العراق التجارية والحدود المسموح بها لعام ٢٠١٣

اسم القنوات والممرات الملاحية	اقل الأعماق (م)	الغاطس المسموح للملاحة للسفن (م)
قناة السد الخارجي	٥,٥	٤,٢
قناة خور الخفقة المؤدية إلى ميناء البصرة	٢١	١١
قناة خور العمية المؤدية إلى ميناء العميق	٢١	١١
القناة المؤدية إلى خور عبدالله	١٥	١٣
قناة خور عبدالله المؤدية إلى أم قصر(القناة الخارجية)	٩,٠	١١
القناة الدخلة إلى أم قصر	١٢,٥	١١
الممر الملاحي من أم قصر إلى خور الزبير	١١	٩,٢٠
الممر الملاحي من خور الزبير إلى شط البصرة(مغلق)	٣,٥	٢,٢
الممر الملاحي لشط العرب	٣,٠	٢
الممر الملاحي لشط العرب المؤدية إلى ميناء المعقل	٦	٥
الممر الملاحي لشط العرب المؤدية إلى ميناء أبو فلوس	٥,٥	٣
الممر الملاحي لام قصر المؤدية إلى الأرصفة الشمالية	١٠,٥	١١
الممر الملاحي لام قصر المؤدية إلى الأرصفة الجنوبية	١١,٥	١١
الممر الملاحي لمرسى صيد الأسماك الفاو الجانب الجنوبي	٠,٤	١
قناة خور عبدالله	١١,٥	١٠
قناة خور الخفقة	٢٢,٥	١١

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على:

-وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم الحفر البحري، خرائط المسح البحري، ٢٠١٣.

جدول(٢١)

معدلات حركة المد والجزر في القنوات والممرات الملاحية المؤدية إلى موانئ العراق التجارية لعام ٢٠١٣

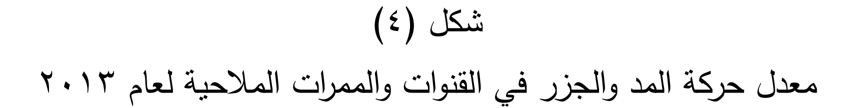
الأشهر	قناة السد الداخلي (م)		مدخل الفاو (م)	
	المد	الجزر	المد	الجزر
كانون الثاني	٢,٨	٠,٧	٢,٨	٠,٩
شباط	٢,٦	٠,٧	٢,٧	٠,٩
آذار	٥,٣	٠,٧	٢,٨	٠,٩
نيسان	٢,٨	٠,٨	٢,٨	٠,١٠
آيار	٢,٧	٠,٩	٢,١٠	١,١
حزيران	٢,٩	٠,٩	٣,٠	١,٢
تموز	٢,٨	٠,١٠	٣,٠	١,١
آب	٢,٨	٠,١٠	٢,٩	١,١
أيلول	٢,٨	٠,٩	٣,١	٠,١٠
تشرين الأول	٢,٧	٠,١٠	٢,٧	٠,١٠
تشرين الثاني	٢,٧	٠,٨	٢,٨	٠,١٠
كانون الأول	٢,٧	٠,٨	٢,٨	٠,٩
المعدل	٢,٩٦	٠,٦٢	٢,٧٩	٠,٧

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على

١-الخريطة الأدميرالية، الرقم ١٢٣٥، ٢٠١٣ .

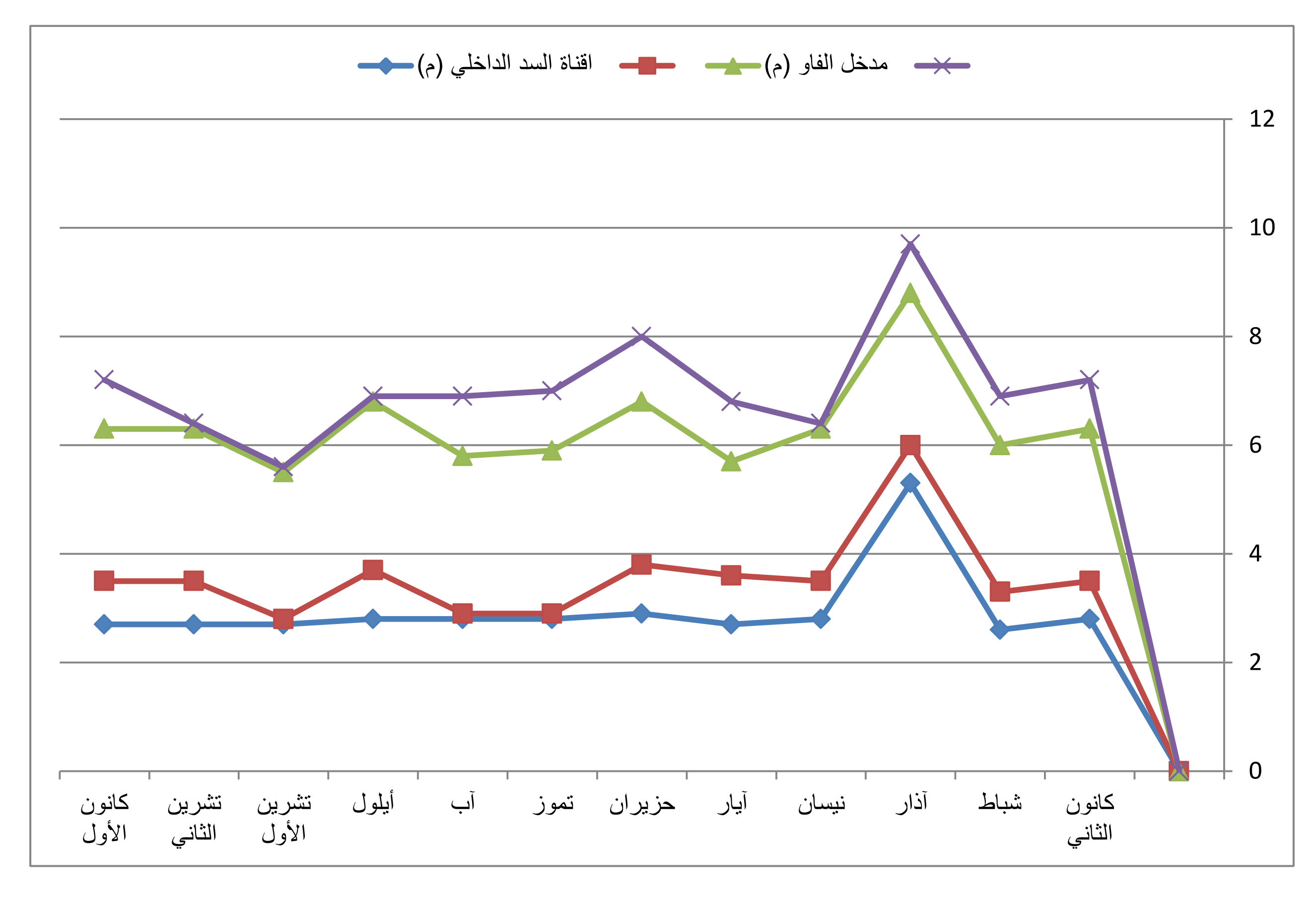
٢-وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم الشؤون البحرية، شعبة الملاحة البحرية، وحدة الملاحة الفاو(السيطرة البحرية)، سجلات المد والجزر اليومي، ٢٠١٤، ص بلا .

٣-عبدالسلام، سعود وعلي بستان جواد، كراس المد والجزر، وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم الشؤون البحرية، وحدة السيطرة البحرية، ٢٠١٣، ص.



شكل (٤)

معدل حركة المد والجزر في القنوات والممرات الملاحية لعام ٢٠١٣



المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على بيانات جدول (٢١)

لذلك تعد حركة المد من أهم العوامل المهمة التي تسهل في حركة السفن القادمة والمغادرة حيث تعمل موجة المد بارتفاع المياه لتصل إلى ٩متر وسرعتها تتراوح ما بين (١-١,١) م/ثا (مطشر، ٢٠١٢، ١٦٩) حيث لا تسع هذه الأعماق لحركة ملاحة السفن ذات الحمولات الكبيرة مما يقتصر دخولها وإرساؤها في أوقات المد العالي(*)كما هو في ميناء أم قصر حيث تسمح باستقبال السفن التي تبلغ حمولاتها (١٣٥٠٠) طن و(١٠٠٠-٢٠٠٠) طن الممكن استقبالها في ميناء المعقل لقلة الأعماق ، فضلاً عن وجود الجسور التي تحدد أوقات دخول وخروج السفن والاحتفاظ بغاطس يتراوح بين (٤,٥-٥,٠) متر مما يحتم من خلال ذلك على السفن القادمة إلى

(*) يتأثر ارتفاع المد والجزر بالأحوال الجوية السائدة، فالرياح الشمالية من شأنها ان يبقى المد واطئاً في حين الرياح الجنوبية لها عكس التأثير للمزيد ينظر إلى: خلف، فخري هاشم، حركة المياه الأرضية في جنوب السهل الرسوبي وآثارها البيئية، مجلة دراسات الإيرانية ، العدد ٨-٩، ٢٠١١، ص٧ .

موانئ العراق التجارية ان تستغل أعلى مد خلال دخولها ورسوها وتراكيها على الأرصفة المختلفة الأعماق من رصيف لآخر .

جدول(٢٢)

معدلات الأعماق في واجهات أرصفة موانئ العراق التجارية ومداخلها لعام٢٠١٣

اسم الميناء	الأرصفة	معدل العمق (م)	اسم الميناء	الأرصفة	معدل العمق (م)
خور الزبير	١ المتسوبيشي	٣,٤	أم قصر الجنوبي	١ الحنطة	٨,٥-٩
	٢ الحديدي	٢,٥-٣,٥		٢	٩,٣
	٣	٢,٥-٣,٥		٣	٩,٥
	٤	٦		٤	٩,٥
	٥	٣		٥	٩,٥
	٦	٦,٢		٦	٨,٠
	٧	٥,٥		٧	٨,٥
	٨	٧		٨	٧,٧٥
	٩	٥		٩ الصومعة	٢,٥-٥
	١٠	٤,٥-٥,١		١٠ السايلو	١,٠
	١١	٨,٥		١١ السكر	١٠,٠
	١٢ الماروبيني	٦,٢	أم قصر الشمالي	١٢	١٠,٥
	١٣ الخليج الثائر	٠,٩		١٣	١٠,٥
	الغاز السائل (١، ٢)	٦,٤-٧		١٤	١١,٣
				١٥	١١,٥
المعقل	١-١٥	٩-١٠,٥		١٦	١٢
الفاو	مرسى صيد الأسماك الجنوبي	٠,٤		١٧	١٢
ميناء أبي فلوس	١-٢	٥,٥		١٨	١٢
قناة خور عبد الله الملاحية	-	١٠-١١,٥		١٩	١١
قناة خور الخفكة الملاحية	-	٢١,٥-٢٢		٢٠ حاويات	١٢
				٢١ RoRo	١٢
				٢٢ الحديدي	١٢

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على

-وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم الحفر البحري، شعبة المسح البحري، معدلات الأعماق للأرصفة، الموقف السنوي، ٢٠١٣.

جـ- التيارات البحرية

تعد التيارات البحرية[*]من أهم العوامل المؤثرة على حركة النقل البحري، تتحرك هذه التيارات وفق عدة عوامل كالرياح السائدة والأمواج المدية وطوبوغرافية المنطقة والاختلاف في درجة الحرارة وكثافة المياه(جودة، ١٩٨١، ٣٥٠) ، اذ تؤثر هذه التيارات على حركة النقل البحري ولاسيما إذ اتفقت اتجاهاتها مع اتجاه هبوب الرياح السائدة فإنها تؤدي إلى تأخر موعد وصول السفن التجارية إلى الموانئ فتعمل الرياح الجنوبية الشرقية التي تتراوح سرعتها بين ٥٠-٦٠ كم/ساعة على رفع الأمواج إلى (٥-٦) قدم ، مما تعمل على انحراف السفينة عن مسارها وجنوحها. وكثيراً ما تتعرض إلى الغرق[**]، كما نلاحظ من الخريطة(١٢) أن التيارات البحرية تتجه من الخليج العربي المتجهة من الشمال والشمال الشرقي ثم تنحني باتجاه مياه شط العرب نحو الغرب ثم تعود إلى الجنوب باتجاه الجنوب الشرقي بذلك يكون الاتجاه السائد للتيارات البحرية في الخليج عكس دوران عقرب الساعة بشكل دائري ما يزيد من عمليتي النحت والحت بالجانب الغربي وترسيبها بالجانب الشرقي الإيراني ، اذ تؤثر هذه التيارات المحملة بالرواسب التي تعد دلتا شط العرب المصدر الأساسي لهذه الرواسب الناعمة والمترسبة في خور عبد الله كونه منخفضاً تكتونياً لقربه من الدلتا(البدران، ٢٠٠٤، ٢٧٩) مما شكلت إحدى القوى المؤثرة في حركة وسير السفن في قناة خور عبد الله المؤدية إلى موانئ العراق التجارية فعندما يكون اتجاه السفينة في القناة الملاحية باتجاه التيار انه يؤدي إلى الزيادة في سرعتها مما يقلل من وقت وصولها إلى الموانئ والعكس عندما يكون التيار عكس حركة سير السفن يؤدي إلى إبطاء سرعتها وتأخر في وقت وصولها فضلاً عن انحرافها عن مسارها البحري مسببة جنوحها وغرقها في بعض الأحيان فيدخل ذلك ضمن الحسابات الاقتصادية من الخسارة والربح والتأخر في نقل الحمولات من والى الموانئ(العيداني، ١٩٩٦، ٤٥) يتضح من خلال ذلك ان التيارات البحرية تعد من أهم العوامل السلبية المؤثرة على حركة النقل البحري العراقي ما يعكس على كفاءتها.

---

[*] يقصد به حركة الكتل المائية السطحية وتحت السطحية والعميقة باتجاهات وبسرعات مختلفة وفي مسارات ثابتة وتتميز بتجانس في خصائصها كالحرارة والرطوبة للمزيد ينظر: المهادي مصطفى أبو القمه ومحمد علي الأعور، الجغرافية البحرية، ط٢،ليبيا، ١٩٩٩، ص١٠٢-١٠٥.

[**] مقابلة شخصية مع السيد داود سلمان حسين، رئيس ضباط بحريين، مدير شعبة المسح البحري، قسم الحفر البحري، شركة العامة لموانئ العراق، بتاريخ ٢٠١٣/١٢/٢٥.

خارطة (١٢)

التيارات البحرية في منطقة الدراسة

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على:

الخريطة الأدميرالية رقم ١٢٣٥ لسنة ٢٠١٢ مقياس الرسم ١/١٠٠٠٠٠

المبحث الثاني
العوامـــــل البشـــــرية

تمارس العوامل البشرية دوراً مهماً في التأثير على كفاءة النقل البحري بل تعكس العوامل البشرية مدى كفاءة هذا القطاع كونها ذات تأثير مباشر في النقل البحري وكفاءته كما أن كفاءة النقل البحري وتقدمه تُقاس من خلال خدمته للعوامل البشرية كونهما يؤثران أحداهما بالآخر، فالنقل البحري يؤثر في التنمية الاقتصادية التي هي أساس العوامل البشرية، ولتوضيح هذا التأثير في كفاءة النقل البحري سوف يتم دراسة كل عامل على حده، لبيان مدى تأثيره وكما يأتي:

١. السكان

يعد السكان من العناصر المهمة في جذب النقل البحري والموانئ ، ونجد أن الدولة أولت المناطق الكثيفة السكان الأولوية في تطوير المرافق والخدمات المتعلقة بالنقل البحري والسكان ، فهناك علاقة ارتباط وثيقة بين التجمعات السكان وتوفير النقل البحري بأنواعه المختلفة ، اذ ينمو النقل البحري (الموانئ وأرصفتها والمنشاة القائمة عليها) وأعداد السفن نمواً طردياً مع حجم السكان (احميدان، ٢٠٠٢، ٦٧) ولفهم علاقة الارتباط الوثيق بينهم من خلال وجود النشاط الاقتصادي الكبير مما اوجد الحاجة إلى التبادل التجاري والاعتماد على شبكات النقل المتعددة الوسائط لاستقبال البضائع ونقلها بكفاءة (زنبوعة، ٢٠٠٦، ٢٥٤).

وبما ان العراق يعتمد بالدرجة الأساس على حجم الاستيرادات التجارية المختلفة بهدف الاستقرار البشري وهذه النتيجة يرجع إلى تنمية وتطوير واقع النشاط الاقتصادي والزراعي والصناعي (التركماني، ٢٠٠٥، ١٧٩) فعلى الرغم من عدد الوفيات الكثيرة خلال حرب الخليج الأولى والثانية والحصار الاقتصادي على البلد وحرب الخليج الثالثة فإن ذلك فرض على العراق الزيادة المستمرة في أعداد السكان وتعزا تلك الزيادة إلى عاملين هما: الزيادة الطبيعية وعودة المهاجرين إلى البلد (السعدي، ٢٠٠٩، ٥٤) وتتمتع بعض الأقاليم المزدحمة بالسكان بمستويات عالية من المعيشة ما يستدعي توفير المواد الغذائية والصناعية ، فضلاً عن المواد الكمالية الضرورية وغيرها التي لا تستطيع هذه الأقاليم توفيرها داخل حدودها ، لذا يستدعي توفيرها عن

طريق النقل البحري والموانئ بوصفها أداة فعالة في حركة التبادل التجاري المتمثلة بالاستيرادات والصادرات التي لها الأثر الايجابي في تحديد أهميتها بالنسبة للاقتصاد العراقي (حسن، ٢٠١٢، ٦٤) وزيادة الطلب على البضائع والسلع المستوردة. بلغ تعداد سكان العراق حوالي ٣٤,١٧٧,٨٨٣ مليون نسمة لعام ٢٠١٣ يتوزعون على مساحة البلد البالغة (٤٣٤٤٨٨,٤) كم^2 جدول (٢٣) وخريطة (١٣) ، اذ انعكست على التوسع الحضاري للمدن وظهور أحياء سكنية جديدة، إذ نجد أن هناك تباين في الكثافة العامة لسكان البلد ظهرت بدورها على جميع القطاعات الاقتصادية في الدولة ، ولاسيما قطاع النقل البحري العراقي وموانئه ومرافقه المرتبطة بها ومناطق حرة وتجارة بحرية ، فقد وصل عدد العاملين في هذا القطاع ومؤسساته الى (١٢٦٠١) عاملاً (الشركة العامة لموانئ العراق ٢٠١٣ ، ٢) من مجموع العاملين في القطاعات الاقتصادية الأخرى والبالغ عددهم (١٦٣٠٤١) عاملاً عام ٢٠١٣ (الجهاز المركزي للإحصاء، ٢٠١٣، ٤٢) وبذلك فانه يحتل المرتبة الثانية من حيث عدد العاملين في القطاعات الحكومية المختلفة والبالغ عددها (١٠) قطاعات وهذا يدل على أهمية قطاع النقل البحري وكبر حجمه في الدخل القومي للبلد وهذا بدوره أيضا انعكس على عدد العاملين في هذا القطاع والذي بلغ (١٠١٨١) عامل من مجموع العاملين اذ شكل نسبة بلغت (٦.٢٤) % في عام ٢٠١٣ .

٢. العامل الاقتصادي

تتفاعل العوامل الاقتصادية بمختلف أنواعها مع النقل البحري من حيث حركة السفن القادمة والميناء وتشغيله وصيانته كونه الأداة الربطة لهذه العوامل، لذلك فإن التفاعل يبنى على أساس الوضع الاقتصادي في الظهير الميناء والذي يميزه عن غيرها ولفهم هذه العلاقة سوف نستعرض الأثر لهذه العوامل في النقل البحري العراقي وهي:

جدول (٢٣)

الكثافة السكانية للعراق لعام ٢٠١٣

المحافظة	عدد السكان (ألف/نسمة)	المساحة كم٢ (*)[1]	نسبة عدد السكان %	الكثافة السكانية (**)[2] نسمة/كم
نينوى	٣٣٥٣٨٧٥	١،٣٦١٥٢	٩,٨	٩٢,٨
كركوك	١٤٣٢٧٤٧	١١٠٢٧,٧	٤,٢	١٢٩,٩
ديالى	١٤٧٧٦٨٤	٢١٦٥١,٢	٤,٣	٦٨,٢
الانبار	١٥٩٨٨٢٢	١٣٠٣٩٣,١	٤,٧	١٢,٣
بغداد	٧٢٥٥٢٧٨	٢٣٥٢	٢١,٢	٣٠٨٤,٧
بابل	١٨٦٤١٢٤	٦٩٦٥,٦	٥,٤	٢٦٧,٦
كربلاء	١٠٩٤٢٨١	٥١٤٦,٦	٣,٢	٢١٢,٦
واسط	١٢٤٠٩٣٥	١٧٤٦٣,٣	٣,٦	٧١,١
صلاح الدين	١٤٤١٢٦٦	٢٤٥٥١,٧	٤,٢	٥٨,٧
النجف	١٣١٩٦٠٨	٢٨٠٧٦,٤	٣,٩	٤٧,٠
القادسية	١١٦٢٤٨٥	٩٤٧٣,٩	٣,٤	١٢٢,٧
المثنى	٧٣٥٩٠٥	٥٢٠٥٩,٢	٢,٢	١٤,١
ذي قار	١٨٨٣١٦٠	١٣٩٢٢,٣	٥,٥	١٣٥,٣
ميسان	٩٩٧٤١٠	١٧٦٧٦,٠	٢,٩	٥٦,٤
البصرة	٢٦٧٢٤٢٥	١٨٠٥٤,١	٧,٨	١٤٨,٠
اربيل	١٥٥٧٦٨٤	١٤٨٦٨,٩	٤,٦	١٠٤,٨
سليمانية	١١٥٨٦٣٣	١٨١٥٢,٣	٣,٤	٦٣,٨
دهوك	١٩٣١٥٦١	٦٥٠٢,٠	٥,٧	٢٩٧,١
المجموع الكلي	٣٤,١٧٧,٨٨٣	٤٣٤٤٨٨,٤	%١٠٠	

المصدر : ١- وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي الدولي، الجهاز المركزي للإحصاء، بيانات أعداد سكان العراق لعام٢٠١٣.

2-Ministry of transport, General company for ports of Iraq master plan study for port sector in the republic of Iraq in term report c1,2014, p. p 216.

٣- الجهاز المركزي للإحصاء، قسم التخطيط، شعبة المساحة، البصرة، ٢٠١٤.

(*) حسبت المساحة بوساطة البرنامج ArcGis، إصدار 9.3.

(**) حسبت الكثافة العامة للسكان من الباحث بالاعتماد على إحصاءات عام ٢٠١٣.

خريطة (١٣)

الكثافة السكانية العامة في العراق لعام ٢٠١٣

تركيا
سوريا
أيران
الأردن
السعودية
الكويت
الخليج العربي

نسمة / كم٢
٥٠ فأقل
٥١-١٠٠
١٠١-٢٠٠
٢٠١-٣٠٠
٣٠١ فأكثر
حدود دولية
حدود المحافظات
أنهار
البحيرات
Km 0 50 100 200 300
39°0'0"E 42°0'0"E 45°0'0"E 48°0'0"E
36°0'0"N 33°0'0"N 30°0'0"N

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على بيانات الجدول (٢٣)

أ- القطاع الصناعي

هناك علاقة طردية بين القطاع الصناعي والنقل البحري، فكلما ازدادت كثافة وسرعة الظهير صناعياً أصبح عمل النقل البحري عملاً مزدوجاً (الهامشي، ٢٠٠٤، ٥٢)، فمن خلاله يقوم بتصدير المواد المنتجة من جهة واستيراد المواد الأولية والنصف المصنعة الداخلة في العمليات الصناعية من جهة أخرى .

إن العراق يمتلك عدداً كبيراً من الصناعات الكبيرة والمتوسطة العاملة وغير العاملة كما يلاحظ من الجدول (٢٤) ومعظمها تتوطن بالقرب من النقل البحري والموانئ وقنواتها الملاحية البحرية كصناعات البتروكيمياويات والأسمدة الكيماوية والحديد والصلب المستوطنة بالقرب من ميناء خور الزبير على قناة خور الزبير الملاحية ومعمل الأسمدة والاسمنت المستوطنة على قناة شط العرب الملاحية بالقرب من ميناء أبي فلوس ومعمل أسمنت أم قصر على قناة خور عبد الله الملاحية خريطة (١٤) لسد حاجة الظهير الصناعي بالمواد الأولية وإعادة تصدير إنتاجها من خلال(رسول، ٢٠٠٩، ١٣٠) لتهيئة الوضع التخصصي للميناء وتقليل كلفة النقل إلى حد ما (رشيد، ١٩٩٢، ٧) إلا أن توقفها عن العمل وغلق الكثير منها بسبب الظروف الاقتصادية والأمنية وتعرض الكثير من المصانع القطاع الصناعي العام لإعمال النهب والسلب بعد عام٢٠٠٣ (الشاوي ومحمد، ٢٠١١، ٣) وتم الاعتماد على النقل البحري من خلال استيراد السلع والبضائع الصناعية المختلفة المنشأ لسد حاجة الأسواق المحلية للبلد جدول (٢٥).

وبذلك فإن الصناعة لا تستغني عن النقل بشكل عام والنقل البحري بشكل خاص كونه من أهم المقومات الصناعية الحديثة والواسعة، فكلما كان النقل متطوراً وكثيفاً كان ضامناً لنجاح المشاريع الصناعية وبالعكس (الاسدي، ٢٠٠٥، ٢١).

جدول (٢٤)

المنشآت الصناعية العاملة وغير العاملة في العراق لعام ٢٠١٣

المحافظة	عدد المنشآت الصناعية	العاملة	العاطلة عن العمل
نينوى	٥٣	٠	٥٣
كركوك	٢٩	٢	٢٧
ديالى	٩٧	١١	٨٦
بغداد	١١٢	١٧	٩٥
بابل	٤٥	١٣	٣٢
كربلاء	٣٧	١	٣٦
واسط	٣٤	٠	٣٤
صلاح الدين	١٧	٤	١٣
النجف	٢٤	١	٢٣
القادسية	٤٣	٠	٤٣
المثنى	٥٧	٢	٥٥
ذي قار	٣١	١٠	٢١
ميسان	٧٠	١٥	٥٥
البصرة	٢٠	١١	٩
المجموع	٦٦٩	٨٧	٥٨٢

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على

١- جمهورية العراق، وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي الدولي، الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية الإحصاء الصناعي، المنشآت الصناعية، ٢٠١٣، ص٥٩.

٢- وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، إحصاءات المنشآت الصناعية، البصرة ، ٢٠١٣، ص بلا،

٣- وزارة التخطيط، تقرير حول نتائج مسح التشغيل والبطالة لسنة ٢٠٠٣، بغداد، ٢٠٠٤، ص٨.

٤- حسين، مجيد وعفاف عبد الجبار سعيد، مقدمة في التحليل الاقتصادي الكلي، ط٢، بيروت – لبنان، ٢٠٠٨، ص٣٢٦.

٥- احمد جيهان صالح، تقييم دالة الإنتاج للمنشآت الصناعية الكبيرة في العراق للفترة (١٩٩٩ – ٢٠٠٦) مجلة ديالى العدد ٤٧، ٢٠١٠، ص ٥٣ – ٥٤.

خريطة (١٤)

توزيع الصناعات في العراق لعام ٢٠١٣

39°0'0"E 42°0'0"E 45°0'0"E 48°0'0"E

36°0'0"N 33°0'0"N 30°0'0"N

N

تركيـــــــا

سوريـــــا

إيـــران

الأردن

السعودية

الكويت

صناعة السكاير
صناعة السكر
صناعة السمنت
صناعة الغزل والنسيج
صناعات غذائية
صناعة الادوية
صناعة الاسمدة
صناعة الاطارات
صناعة التجميع
صناعة الكهرباء
صناعة الجلود
صناعة الورق
صناعة الحديد والصلب
صناعة الحرير الصناعي
صناعة الزجاج
حدود دولية
حدود المحافظات

Km
0 50 100 200 300

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على بيانات الجدول (٢٤)

يتضح مما تقدم ان العامل الصناعي أعتمد بشكل كبير على النقل البحري من خلال عملية الاستيراد للسلع الصناعية (الآلات والمكائن والمعدات وأدواتها الاحتياطية) ومستلزمات الإنتاج المختلفة الأنواع والأحجام لتنمية القطاع الصناعي العراقي(أحمد وكامل،٢٠١٣، ٤٨). حيث بلغ مجموع كميات السلع الصناعية المستوردة (٩٧,٨٤٣,٣٢٥) طن وشكلت نسبة بلغت (١٥,٥) % عام ٢٠١٣ في حين كان مجموع كميات السلع الصناعية المستوردة (١٧٢٢٠) ألف طن عام ٢٠٠٣، وشكلت نسبة بلغت ٠،١%. (جدول ٢٥).

جدول (٢٥)

السلع الصناعية المستوردة والمصدرة من موانئ العراق التجارية للمدة ٢٠٠٣-٢٠١٣

السنة	كمية السلع الصناعية المستوردة (ألف/طن)	النسبة المئوية%	كمية السلع الصناعية المصدرة (ألف/طن)(*)	النسبة المئوية%
٢٠٠٣	١٧٢٢٠	٠,١	٤٩٧٣	٠,٢٢
٢٠٠٤	١٨٢٢٧	٠,٠		
٢٠٠٥	٥٨٤٦٦٧٢	٥,١٠		
٢٠٠٦	١٠٣٨٤٠٨٠	١٠,٦	١٨٢٢٧	٠,٧٨
٢٠٠٧	٨٥٩٦٣٦٥	٨,٨		
٢٠٠٨	٩٧١٠٧٢٣	٩,٩		
٢٠٠٩	١٠٥٤٣٢١٦	١٠,٨		
٢٠١٠	١٠٦١٢٠٦٤	١٠,٨		
٢٠١١	١٢٥٠٥٣٣٤	١٢,٨		
٢٠١٢	١٤٤٠٤٧٣٠	١٤,٧		
٢٠١٣	١٥٢٠٤٦٩٤	١٥,٥		
المجموع	٩٧,٨٤٣,٣٢٥	%١٠٠	٢٣٢٠٠	%١٠٠

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على

-جمهورية العراق، وزارة النقل، شركة العامة لموانئ العراق، الموقف السنوي للاستيرادات والصادرات العراقية ، قسم عمليات الموانئ، ٢٠١٣، ص بلا .

(*) تشمل حديد السكراب الذي تم تصديره خلال سنتين٢٠٠٣ و٢٠٠٦ وتوقف عملية تصديره في عام ٢٠٠٧.

ب- القطاع الزراعي

إنَّ علاقة النقل البحري بالقطاع الزراعي علاقة وثيقة، حيث لا يمكن إخفاء أهمية النقل البحري في سد احتياجات البلد من السلع والمواد الزراعية والغذائية من خلال عملية الاستيراد والتصدير. تعد التمور من أهم المحاصيل الزراعية المصدرة في العراق، كونه المنتج الأكبر، وتصدير الفائض عن الحاجة عن طريق البحر (جبارة، ٢٠١١،٢٧) حتى بلغ عدد السفن المصدرة للتمور حوالي ٦٦ سفينة بحمولات إجمالية بلغت (٤٨٢٦٧) (طن) لعام ٢٠١٣ جدول (٢٦)

جدول (٢٦)

الحمولات المصدرة بواسطة السفن البحرية لعام ٢٠١٣

نوع الحمولة	عدد السفن	الوزن/طن
تمر	٦٦	٤٨٢٦٧

المصدر : وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، التقرير السنوي لعام ٢٠١٣، قسم التخطيط والمتابعة، شعبة الصادرات، ٢٠١٣.

فعلى الرغم من الأهمية التي يتصف بها القطاع الزراعي إلا أن إنتاجه اتصف بالانخفاض والتذبذب بنحو(٣،٩) % وانخفضت إنتاجية الحبوب الرئيسة (الحنطة، الشعير و الرز) بسبب الظروف السياسية والوضع الأمني الذي مر به البلد (سرحان،٢٠١١، ٧٩) ، فضلاً عن السياسة السلبية التي تمارسها الدول المجاورة التي تنبع منها مياه الأنهار العراقية و الدول التي تمر بها هذه الأنهار لتصل إلى الأراضي العراقية فاثر سلباً على كميات المياه الواصلة للعراق والتي بلغت ٥٤ مليار م^3 لعام ٢٠١٣ ، وعدم توفر المكننة الزراعية الحديثة والأسمدة الكيماوية والاعتماد على الأساليب البدائية. فاثر على حجم الإنتاج الزراعي للأرض ونوعيته. جدول (٢٧)، وتحول المزارع من منتج إلى مستهلك للمحاصيل الزراعية (دائرة التخطيط الزراعي، ٢٠١٣، ٧٨).

ولسياسة الاستيراد للمواد الغذائية والسلع الزراعية من دول الجوار وعدم إعطاء العامل الزراعي الاهتمام ، ولاسيما بعد الانفتاح وتغير نظام الحكم عام ٢٠٠٣ ومن ثم انعكس على الصادرات الزراعية المحلية ولاسيما (الحنطة والشعير) اذ ان هذه الكميات لا تسد حاجة السكان ، حيث بلغ مجموع مساحة الاراضي الزراعية (١٤١١٦) دونم ، في حين بلغ الانتاج الزراعي (١٢١٣٦) طن ، اما مجموع الانتاج الحيواني بلغ (٨١٨٩) طن (الجهاز المركزي

الاحصائي ، ٢٠١٣ ، ٥٧- ١٩٣) ، وبهذا التوجه تحولت الزراعة من التصدير إلى استيراد المواد الغذائية والزراعية بشكل كبير وتوفرها عن طريق النقل البحري وموانئه في سد النقص الحاصل في الأسواق المحلية وتوفير مستلزمات الإنتاج الزراعي من خلال استيرادها من مختلف الدول جدول (٢٧).

يتضح مما تقدم أن المنتجات الزراعية للبلد لا تكفي لسد حاجات السكان الفعلية لذلك نجد أن النقل البحري يلعب دوراً أساسياً في توفيرها من خلال استيرادها كونه يعتبر الوسيلة المهمة والأكثر اقتصادية من غيرها (الاسدي، ٢٠٠٥، ٤٧) لقدرتها على حمل كميات كبيرة من المنتوجات الزراعية كالحبوب ولاسيما الحنطة فضلاً عن انخفاض كلفة النقل البحري الذي يعتبر ارخص الوسائل النقلية للمسافات الطويلة مقارنة بالوسائل الأخرى. (الأمم المتحدة، ٢٠١٣، ٥٧).

جـ- القطاع التجاري

يرتبط القطاع التجاري ارتباطاً وثيقاً بحركة النقل البحري، ولذلك فإن كفاءة النقل البحري يعد أحد الشروط الضرورية للكفاءة التجارية ، حيث يشكل النقل البحري جزء لا يتجزأ من اللوجستيات الدولية ويستأثر بنسبة ٨٠% من حجم التجارة الدولية، كما يمكن وصف العلاقة الترابطية ما بين التجارة والنقل البحري بأنها تشبه العمود الفقري للتجارة الدولية (الأمم المتحدة، ٢٠١٣، ٨). وبالنظر إلى ان النقل البحري يعتمد على حاجات البلد من خلال توفيره للسلع الكمالية والاستهلاكية كالآلات والأدوات الاحتياطية المختلفة الأنواع والأحجام، لذلك فإن الحركة التجارية الكثيفة من الاستيرادات التي تتصف بها البلد جاءت بسبب تعرض هذا القطاع إلى العديد من المشكلات والتحديات التي امتدت إلى ما يقارب ثلاثة عقود وفرض العقوبات الدولية في عام ١٩٩١ (بريهي، ٢٠١١، ٢٥).

جدول (٢٧)
حجم المناولة (الاستيراد والتصدير) للمواد الزراعية العراقية عن طريق النقل البحري للمدة ٢٠٠٥-٢٠١٣

ت	نوع الحمولات الزراعية	عدد السفن		الاستيراد	التصدير	عدد السفن		الاستيراد	التصدير	عدد السفن		الاستيراد	التصدير	عدد السفن		الاستيراد	التصدير
		القادمة	المغادرة	ألف/طن	ألف/طن	القادمة	المغادرة	ألف/طن	ألف/طن	القادمة	المغادرة	ألف/طن	ألف/طن	القادمة	المغادرة	ألف/طن	ألف/طن
١	سكر	٢٩٩	-	٤٨١٥٥١٦	-	٣٢٤	-	٦٥١٧٩١	-	٢	-	٣٨٥٠	-	-	-	-	-
٢	خنطة	٤٤٤	-	٢٢٠٠٥٣١٢	-	٣	-	٧٦٩٢	-	-	-	-	-	-	-	-	-
٣	مواد غذائية متنوعة	١	-	٦٥٠	-	٣٧	-	١٦٠٨٠	-	-	-	-	-	-	-	-	-
٤	فول صويا	٦	-	٥٣٥٢٥	-	١٥٥	-	٦٦٩٢٩	-	٦	-	٢٦٣٠	-	-	-	-	-
٥	ذرة	٢	-	٤٧٤١٠	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
٦	طحين	-			-	٤٣	-	٩٤٩٠١	-	-	-	-	-	-	-	-	-
٧	بذور	-			-	-	-	-	-	-	-	-	-	١	-	٩٢	-
٨	شاي	-			-	-	-	-	-	-	-	-	-	٢	-	٩٤	-
٩	علف حيواني	-			-	-	-	-	-	-	-	-	-	١	-	١٥٠	-
١٠	جت	-			-	-	-	-	-	-	-	-	-	١	-	٣٠	-
١١	شتلات زراعية	-			-	-	-	-	-	-	-	-	-	١	-	٥٠	-
١٢	خضروات	-			-	-	-	-	-	-	-	-	-	٤٧٠٤	-	١٤٣٢٥٥	-
١٣	أسمدة فوسفاتية	-			-	-	-	-	-	-	-	-	-	١	-	٦٦٠	-
١٤	تمور				-	-	١٤٨٦	-	١٩٤٨٧٧	-	٢٦	-	٢٥٣٨٦	-	٣	-	٢١٦
١٥	سمسم				-	-	١	-	١٠٥٠	-	-	-	-	-	-	-	-
١٦	بذور جت				-	-	١	-	٢٥	-	-	-	-	-	٢	-	٥٥
١٧	بقوليات				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	١	-	٧٣٧
١٨	ماش				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	١	-	٢٥٠
١٩	صوف				-	-	١٠	-	٥٦٢	-	-	-	-	-	١٥	-	١٢٤٠
٢٠	الأسمدة				-	-	١٥٥	-	٣٨٧٥٠٠	-	-	-	-	-	٢١٣	-	٤٢٦٠٠٠
٢١	أحشاء الأغنام				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	١٧	-	٤٠٨٢٩٤
٢٢	الجلود				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	١١	-	٢٣٥٣
٢٣	رز	٢٩٦	-	٧٦٠١٣٢٣	-	١٨١	-	٢١١٣١١	-	١٣	-	٤٣٢٣	-	٢	-	٩٣	-
	المجموع الكلي		-	٣٤٥٢٣٧١٦	-	٧٤٣	٧٤٣	١٠٤٨٧٠٤	١٥٨٤١١٩	٢١	٢٦	١٠٨٠٣	٢٥٣٨٦	٤٧١٣	٢٦٣	١٤٤٤٢٤	٨٣٩١٤٥

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على:

وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم التخطيط، الشعبة الفنية، الموقف الشهري للاستيرادات والصادرات العراقية، للمدة ٢٠٠٥-٢٠١٣، ٢٠١٣، ص بلا.

وزارة النقل، الشركة العامة للنقل البحري العراقي، قسم التخطيط، الشعبة الفنية، الموقف السنوي لصادرات العراق الزراعية للمدة ٢٠٠٥-٢٠١٣، ٢٠١٣، ص بلا.

اذ شهد النقل البحري العراقي حركة تجارية كثيفة بالنسبة للاستيرادات بعد عام ٢٠٠٣ بسبب تعرض البلد سابقاً لضائقة اقتصادية خانقة بسبب الحروب والحصار. فيتضح من خلال جدول (٢٨) مدى اعتماد العراق على النقل البحري في نقل تجارته وهذا ما نلمسه من مجموع السفن القادمة والبالغة عددها (٩٤٥) سفينة المحملة بالبضائع التجارية البالغ إجمالي حمولتها (١٥٧٦٩٤١٣) طن وشكلت نسبة بلغت (١٣,٢) % عام ٢٠١٣.

بينما في عام ٢٠٠٢ بلغ عدد السفن الواصلة ٥١٢ سفينة بحمولة إجمالية بلغت (٦٠٨٣١٢٩) طن بنسبة بلغت (٥,١) % أثر هذا على مدى أهمية قطاع النقل البحري من خلال الدور الكبير في نقل السلع التجارية إلى البلد كونه يشغل الجزء الأكبر في عملية التبادل التجاري الكثيف مع دول العالم. وهذا ما يؤكد الارتباط الوثيق بالتجارة الخارجة للبلد وتوطيد العلاقات التجارية الدولية عن طريق النقل البحري وموانئه (حسين، ٢٠٠٩، ٩)

<u>٣. العامل السياسي</u>

للعامل السياسي تأثيرات مباشرة على حركة النقل البحري العراقي من خلال اتخاذها مسارات ملاحية معينة دون ان تتعارض مع المسارات الملاحية للدول المجاورة، كون خطوطها الملاحية تمر في العديد من الدول التي قد تتعارض في توجهاتها السياسية مع بعضها البعض ، فالأحداث السياسية هي أحد المحركات الرئيسة المؤثرة على حركة النقل البحري العراقي ، وان أي تغيير سياسي يحدث بين الأطراف السياسية الدولية له انعكاسات إيجابية أو سلبية تؤثر بدورها على حركة السفن القادمة والمغادرة إلى النقل البحري العراقي وموانئه التجارية ومن ثم يعكس تأثيره على النشاط التجاري ، اذ أثرت الأحداث السياسية التي حدثت في العراق منذ عام ١٩٨٠ إلى عام ٢٠٠٣ على نشاط النقل البحري، فقد أثرت حرب الخليج الأولى (الحرب العراقية الإيرانية) على حركة النقل البحري ، العراقي وبالأخص على السفن القادمة والمغادرة من وإلى الموانئ العراقية

جدول (٢٨)

الاستيرادات التجارية القادمة إلى موانئ العراق التجارية للمدة ٢٠٠٢، ٢٠١٣

الميناء	أم قصر (الشمالي والجنوبي)		خور الزبير		أبو فلوس		المعقل		الحجم الكلي	نسبة النمو
السنة	السفن	الحمولات ألف/طن	السفن	الحمولات ألف/طن	السفن	الحمولات ألف/طن	السفن	الحمولات ألف/طن	للتبادل التجاري/طن	%
٢٠٠٢	٥١٢	٦٠٨٣١٢٩	صفر	صفر	صفر	صفر	صفر	صفر	٦٠٨٣١٢٩	٥,١
٢٠٠٣	٦١٤	٢٠٧١٢٤٥	٤٤	١٢٩٠٧	١٢٢٠	١٨٤٧٣٤	صفر	صفر	٢٢٦٨٨٨٦	١,٩
٢٠٠٤	٧٤٢	١٧٦٣٢٢٨	٦٤٧	٦٠٢٣٥٧	٥١٤	٨٨٧٢٩٢	صفر	صفر	٣٢٥٢٨٧٧	٢,٧
٢٠٠٥	٧٦٣	٤٣٦١٩٦٥	١٢٦٢	١٢٠٠٤٤٣	٢٠٢٥	٤٨٠٢٧٠	١٠٨	٤٤٤٠٤	٦٠٨٧٠٨٢	٥,١
٢٠٠٦	٨٩١	٧٧٢٠٣٤٠	١٣٢٩	٤١٩٥٧٢٢	١٥٥٢	٥٦٤٦٦٨	١٢٤	١٠٣٠٥٤	١٢٥٨٣٧٨٤	١٠,٦
٢٠٠٧	٨٧٦	٥٩٨٦٩٤١	١٠٥٦	٤١٦١٩١٤	٣٠٢٠	٦٩٢٩٦٠	٤٧	٤٢٠٦٥	١٠٨٨٣٨٨٠	٩,٢
٢٠٠٨	٨٨٨	٧٤١٨٢١٥	١٠٠٥	٣٨٧٦٠٤٨	٢٣٤٥	٥٤٩٧٤٣	١٣	١٠٠٥٥	١١٨٥٤٠٦١	٩,٩
٢٠٠٩	١١٤٠	٧٦١٣٨٦٠	٨٦٧	٣١١٣٥٣٣	٢٤٦٩	٥٥١٠٤٤	١٦	٤٧٠٩٦	١١٣٢٥٥٣٣	٩,٥
٢٠١٠	١٠٧٣	٧٥٤٥٥١٥	٧١٤	٢٨٠٩٤٦٧	٣٦٤	٥٧١٠٦١	٢٦٣	٢٤٢٠٠١	١١١٦٨٠٤٤	٩,٤
٢٠١١	٩٠٥	٨٦٤٢٢٩٧	٤٩١	٣٠٧٦٢١٩	١٩٤	٤٩٦٨٧٤	٦١٩	٦٣٢٨١٢	١٢٨٤٨٢٠٢	١٠,٨
٢٠١٢	٨٢٧	٩٣١٤٥٢٠	٥٢٢	٤١٨٨٦٧٧	١٥٠	٤٦٦٨٦٠	٧١١	٨٣٩٦١٠	١٤٨٠٩٦٦٧	١٢,٥
٢٠١٣	٩٤٥	١٠٠٥٨٢٦٩	٦٣٢	٤٢٧٢٦٦٨	١٩٨	٥٣٠٣٨٥	٧٩٥	٩٠٨٠٩١	١٥٧٦٩٤١٣	١٣,٢
المجموع	١٠١٧٦	٧٨٥٧٩٥٢٤	٨٥٦٩	٣١٥٠٩٩٥٥	١٤٠٥١	٥٩٧٥٨٩١	٢٧٤٦	٢٨٦٩١٨٨	١١٨٩٣٤٥٥٨	%١٠٠

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على :

١- جمهورية العراق، وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم التخطيط، الشعبة الفنية، التقرير السنوي للمناولة التجارية (استيراد وتصدير)، ٢٠١٣، ص بلا.

٢- جمهورية العراق، وزارة النقل، الشركة العامة للنقل البحري العراقي، قسم الوكالات البحرية التجارية، الموقف السنوي للبضائع التجارية للسنوات (٢٠٠٢-٢٠١٣)، ص بلا.

التجارية ، إذ دمرت هذه الحرب البنية التحتية للموانئ فضلاً عن كثرة كميات الطمى الناجمة عن التيارات البحرية الخليجية والأنهار لتوقف عمليات الحفر والتطهير للقنوات والممرات الملاحية (مطشر، ٢٠١٢، ١٠٥)، كما عملت الحرب على تراكم الغوارق عند مدخل القنوات الملاحية وممراتها جدول (٢٩)

جدول (٢٩)

الغوارق البحرية في القنوات والممرات الملاحية ومداخلها لعام ٢٠١٣

المقطع الملاحي	عدد السفن		المجموع
	المنتشلة	غير المنتشلة	
جنوب جسر خالد بن الوليد إلى ميناء أبي فلوس	٩	٢٥	٣٤
ميناء أبي فلوس إلى ميناء البصرة النفطي	صفر	١٢	١٢
ميناء البصرة النفطي إلى ميناء أم قصر الجنوبي	٩	١٤	٢٣
قناة خور الزبير	١٥	٨	٢٣
جنوب ميناء أبي فلوس إلى السد الخارجي	صفر	١٠	١٠
مدخل قناة خور الزبير إلى حوض الاستدارة	٢٠	٦	٢٦

المصدر:

Republic of Iraq, Ministry of transport, Company of Iraq Ports (GCPI), Salvage Department. Oct. 2013, P.P. 30-40

مما شكلت عائقاً خطيراً على الحركة الملاحية للسفن القادمة والمغادرة إلى موانئ العراق التجارية صورة (٢)، (٣)، (٤) ولاسيما في الأماكن الضيقة منها (عبيد، ٢٠٠٨، ٢٧)، وبدورها أدت إلى استعمال موانئ الدول المجاورة كميناء العقبة الأردني على البحر الأحمر (البهادلي، ٢٠١٠، ١٣٣). جدول (٣٠)

صورة (٢) السفينة الغارقة LUCEL (حمولات عامة)، تاريخ الغرق ١٩٨٠ في موقع حمدان، نهر شط العرب



التقطت بتاريخ ١٣/٧/٢-١٣

صورة (٣) السفينة الغارقة IRANIAN(حمولات عامة) تاريخ الغرق ١٩٨٠ في جزيرة شاهين (Shahinia)



التقطت بتاريخ ٢٠١٣/٧/١٣



صورة (٤) السفينة الغارقة Jovania(حمولات عامة)، تاريخ الغرق ١٩٨١ في منطقة الصنكر، نهر شط العرب



التقطت بتاريخ ٢٠١٣/٧/١٣

أما خلال حرب الخليج الثانية في عام١٩٩٠-١٩٩١ توقف نشاط النقل البحري العراقي بصورة كاملة وكانت بداية الأزمة الإقليمية الدولية إذ شهدت بدايات تفكك الكتل الشرقية بكاملها (المياحي، ٢٠١٢، ٨١) حيث أخذت حركة السفن القادمة والمغادرة بالتذبذب كما يبدو من جدول (٣٠) وللحصار الاقتصادي الأثر الكبير على نشاط حركة النقل البحري العراقي حيث توقف النشاط الاقتصادي الرئيسي للبلد وهو النفط عن تصديره مما انعكست على استيرادات وصادرات البلد السلعية لغاية توقيع مذكرة التفاهم بين الأمم المتحدة والعراق (١٩٩٧-١٩٩٨) وكانت لهذه المرحلة تأثيراتها على حركة النقل البحري إذ عادت حركتها ولكن بصوره منخفضة (داود، ٢٠٠٨، ١٥) وظلت الأحداث السياسية متوترة في المنطقة حتى قيام حرب الخليج وتغير النظام السياسي في ٢٠٠٣/٤/٩ التي ألقت بثقلها على نشاط حركة النقل البحري العراقي وتحسن علاقات العراق الخارجية وتعامله مع الدول العربية والعالمية حيث وصل حجم التبادل التجاري عام ٢٠٠٤ إلى (٨,١١٧,٥٨٧) مليون دولار (البنك المركزي العراقي، ٢١٣، ١١) تركت الأحداث السياسية آثرها في علاقات العراق التجارية الخارجية في تقيد حركة النقل البحري من خلال تقليص القناة البحرية الملاحية لخور عبد الله الذي يعد المنفذ البحري الوحيد للعراق بساحل يبلغ طوله ٨٥ كم (العيداني، ٢٠١٣، ٤٧). خريطة (١٥) . غير ان التوترات في العلاقات السياسية مع الجانب الإيراني والكويتي بشأن ترسيم الحدود البحرية التي لم تحدد من جميع الأطراف.

جدول (٣٠)

حركة النقل البحري العراقي للمدة ١٩٨٠-٢٠٠٢

السنوات	تجارة العراق	التجارة المنقولة بحراً	النسبة المئوية %
١٩٨٠	٩,٩٠٩,٠٠٠	٧,٦٣٣,٠٠٠	١٨,٣
١٩٨١-١٩٨٨	حرب الخليج الأولى	حرب الخليج الأولى	-
١٩٨٩	٩,٩٠٩,٠٠٠	٣,١٥٧,٣٦٦	٧,٦
١٩٩٠	٧,٠٢٣,٠٠٨	٢,٨٦٧,٦٠٦	٦,٩
١٩٩١-١٩٩٢	حرب الخليج الثانية	حرب الخليج الثانية	-
١٩٩٣	٤,١١٤,٦	٣١,٦٥٨	٠,١
١٩٩٤	٤,٦٨٠,٤	٨٥٠,٠٥	٠,١
١٩٩٥	٤,٥٤٨,٨	٩٤,٦٠٥	٠,٢
١٩٩٦	٤,٧١٦,٦٥١	٣٣٠٤١٩	٠,٨
١٩٩٧	٤,٩٦٤,٥٤٣	٣,١٧٢,٥٠٢	٧,٦
١٩٩٨	٥,٠٢٢,٤٣٥	٣,٩١٣,٤٧٦	٩,٤
١٩٩٩	٥,١٠٠,٣٢٧	٣,٨٤٢,٧٨٠	٩,٢
٢٠٠٠	٦,٢٤٣,٦٢٧	٦,٠٢٢,١٨٦	١٤,٥
٢٠٠١	٧,٣١٨,٨٧٣	٧,٠٠١,٠٤٦	١٦,٨
٢٠٠٢	٧,٤٤٧,٤٦٧	٦,٠٨٣,١٢٩	١٤,٦

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على:

١- وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، بغداد، المجموعة الإحصائية السنوية للسنوات(١٩٨٠-٢٠٠٠)،٢٠١٣، ص بلا.

٢- وزارة النقل، الشركة العامة للنقل البحري العراقي، قسم التخطيط، شعبة الإحصاء والمتابعة، بصرة، ٢٠١٣.

٣- المياحي، سهيل صبيح ناصر، دور الموانئ التجارية العراقية في تجارة العراق الخارجية للمدة (١٩٩٧-٢٠١٠)، رسالة ماجستير، كلية التربية، جامعة البصرة، ٢٠١٢ ، ص ٨٠.

خريطة (١٥)

طول القناة الملاحية وعرضها في العراق

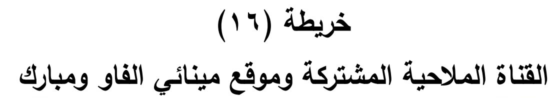
المصدر عمل الباحث بالاعتماد: الخريطة الادميرالية، رقم ١٢٣٥ مقياس رسم ١/١٠٠٠٠٠.

إن دولة الكويت قبل عام ٢٠٠٣ تسمح بحرية الملاحة البحرية في قناة خور الصبية للقوة البحرية العراقية ، حيث أن العراق ومنذ القدم يقوم بصيانة القناة (الحفر، والتعليم الملاحي والدلالة البحرية) ولم يكن هناك أي تواجد للقوات البحرية الكويتية إلا بعد عام ٢٠٠٣ أي بعد تغيير النظام ، اذ تم تحديد تلك الحدود من الجانب الكويتي(*). والتي بينت الخرائط الأدميرالية البريطانية البحرية التركيز على رسم الإحداثيات الخط الفاصل بين العراق والكويت الذي يلامس الجزء الأسفل من جزيرة (عجام) بحيث تصبح مقترباتها من ضمن ممتلكات الكويت، فأصبح سير السفن القادمة والمغادرة إلى ميناء أم قصر الجنوبي والشمالي وخور الزبير داخلاً الى حدود المياه الإقليمية الكويتية (العيداني، ٢٠١٣، ٦١)، وجعل عرض القناة الملاحية (١٦،٥) كم هذا بدوره جعل القناة الملاحية عبارة عن مسطح مائي غير صالح للملاحة سوى ٣,٧كم، على الرغم من أن العراق قام بحفرها عام ٢٠٠٥ بمبلغ قدره (٢٥) مليون دولار، في حين أن الجانب الكويتي منطقة صالحة للملاحة والتي بلغ عرضها (٤٠,٧) كم. خريطة (١٦) ، فضلاً عن التأثيرات الاقتصادية عن إنشاء ميناء مبارك على جزيرة بوبيان، إذ يعكس تأثيره على حركة النقل البحري العراقي وتبادله التجاري ، من خلال فرض الرسوم على مرور السفن القادمة إلى موانئ العراق التجارية ، مما يوقع الضرر بالعراق سياسياً واقتصادياً وهذا ما أثر على تطور العلاقات بين الطرفين (الكناني والجميلي، ٢٠١٣، ٣) من خلال المضايقات والاعتداءات التي قامت بها زوارق الدورية الكويتية ضد السفن القادمة إلى موانئ العراق التجارية ضمن مسارها الملاحي في خور عبد الله، وفرض الرسوم على مرورها جدول (٣١) ، مما أضطر السفن القادمة إلى موانئ العراق التجارية إلى سلوك الممر الملاحي الموجود بين الغارق (الرميلة) في المياه العراقية والواقع في قوسي طول

(*) جاء تقسيم الحدود وفق قرار التقسيم من هيأة الأمم المتحدة المرقم ٨٣٣ المستند على قرار ٦٨٧ بتاريخ ١٩٩١/٤/٣ وهذا مناقض لقانون أعالي البحار الذي ينص في المادة ٧٠ الفقرة ٢ "إن البلدان المتشاطئة او شبه المتشاطئة المغلقة أو غير المغلقة لا يحق لأي طرف من الأطراف التصرف بما يحلق الضرر بالبلد الآخر جغرافياً". للمزيد يراجع:

١- المحكمة الدولية لقانون البحار، اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ط٢، الأمم المتحدة – جنيف، ٢٠١١، ص٢١٣.

٢- الربيعي، ظاهر عبد الزهرة خضير، تأثير العوامل الجغرافية في الأهمية الجيبوتيكية للأنهار المشتركة بين إيران والعراق، أطروحة دكتوراه، كلية التربية، جامعة البصرة، ٢٠٠٦، ص٢٤٧-٢٨٢.



خريطة (١٦)

القناة الملاحية المشتركة وموقع مينائي الفاو ومبارك

المصدر : عمل الباحث بالاعتماد: الخريطة الادميرالية، رقم ١٢٣٥ مقياس رسم ١/١٠٠٠٠٠

(٥٠ ٥٨ ٢٩°) شمالاً ودائرتي عرض (٣١ ١٣ ٤٨°) شرقاً والغارق (عين زالة) الواقع في قوسي طول (٣٣ ٥٨ ٢٩°) شمالاً ودائرتي عرض (٥٠ ١٢ ٤٨°) شرقاً الواقعتين غرب العوامة (٢١) ، حيث اتخذت كمنطقة دلالة (Pilot Station) لمعرفة خط السير البحري العراقي.

جدول (٣١)
الاعتداءات على السفن البحرية التجارية القادمة والمغادرة المتوجهة نحو موانئ العراق التجارية للمدة (٢٠٠٥-٢٠١٣)(*)

السنة	عدد السفن البحرية التجارية	موقع الاعتداء على السفن البحرية	
		من	إلى
٢٠٠٥	١٠	المياه الإقليمية البحرية	خور عبد الله عند العوامة ٣
٢٠٠٦	٨	العوامة ١٩ بحراً	منطقة القصور شط العرب
٢٠٠٧	١٠	قناة خور عبد الله بين العوامتين ٣-٧	ميناء أبي فلوس
٢٠٠٨	٣	جنوب العوامة ٥	قناة شط العرب
٢٠٠٩	١٠	خور عبد الله عند العوامة١١	ميناء المعقل/قبالة المستشفى التعليمي
٢٠١٠	٧	منطقة القصبة/قرب الفاو	ميناء المعقل/منطقة القشلة قرب موقع غرق ناقلة التنين
٢٠١١	٨	قناة خور عبد الله العوامة١٥	ميناء خور الزبير
٢٠١٢	٣	قناة خور عبد الله قرب العوامتين ١٧-١٩	جنوب الرصيف الحديدي ميناء خور الزبير
٢٠١٣	٥	مدخل قناة خور عبد الله	مضيق الشيطان قرب ميناء أبي فلوس

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على

١- جمهورية العراق، وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، الشؤون البحرية، ملخص الاعتداءات البحرية على السفن المتوجهة إلى موانئ العراق للمدة ٢٠٠٥-٢٠١٣، ص بلا.

٢- وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، الشؤون البحرية، السيطرة البحرية، ٢٠١٣، ص بلا.

(*) بالنظر لوجود الفرقاطة الأمريكية البحرية العسكرية في خور عبدالله خلال المدة من ٢٠٠٢-٢٠٠٤ لم تسجل أي حالة من الاعتداءات على السفن القادمة والمغادرة باستثناء حالات التفتيش والاعتراض من الدوريات الأمريكية. الشركة العامة لموانئ العراق، الشؤون البحرية ،التطوير البحري، ملخص الاعتداءات والتجاوزات، ٢٠١٣، ص بلا.

٤. وسائل النقل البري

يحتاج النقل البحري إلى تكامل في حلقة مرور البضائع المصدرة والمستوردة ولابد ان يرتبط بطرق النقل الأخرى لتكتمل هذه الحلقة، ولذلك لا يمكن ان يكون النقل البحري ناجحاً ما لم يرتبط بخطوط نقل أخرى وخصوصاً النقل البري (السيارات والسكك الحديدية) وهذه صفة واضحة في بلدنا العراق حيث نجد ان النقل البحري العراقي يرتبط بشبكة من الطرق البرية سواء كانت طرق سيارات ام سككاً حديدية من خلال عملية التكامل ما بين النقل البحري العراقي ووسائل النقل الأخرى وسيستعرض وسائل النقل المرتبطة بالنقل البحري بالدراسة وكما يأتي:

أولاً: طرق السيارات

ترتبط خطوط النقل البري بالسيارات ارتباطاً وثيقاً بالنقل البحري كوسيلة يزداد الاعتماد عليها في نقل وإيصال البضائع المستوردة والمصدرة من والى موانئ العراق التجارية البالغ مجموع أطوالها داخل الموانئ ١٩٣ كم (فرح، ٢٠١٤، ٢٨) ومن جدول (٣٢) نلاحظ ان الحكومة العراقية أولت قطاع النقل البري أهمية كبيرة، لأهميتها في جميع مجالات القطاعات الاقتصادية (التجارية والزراعية والاجتماعية) حيث تمتلك شبكة من الطرق البرية والمركبات المختلفة الأنواع والأحجام، وقد شهدت أطوال الطرق وأعداد المركبات تبايناً واضحاً، فبعد أن كان أطوال الطرق البرية لا تتجاوز (٣٩٩٦٨) كم عام ٢٠٠٠ مشكلة نسبة نمو بلغت (٦,١) % من مجموع أطوال الطرق البرية حين ارتفعت لتصل (٨٦٤٢١) كم خلال عام ٢٠١٣ مشكلة نسبة نمو بلغت(١٣,٣) % من مجموع أطوال الطرق البرية البالغة ٦٥٥٠٣٢ كم لأهميتها الاقتصادية.

شهدت المركبات المختلفة الأنواع والإحجام تبايناً واضحاً في أعدادها، فبعد ان كان عددها لا يتجاوز ٥٢٥ مركبة عام ٢٠٠٠ مشكلة نسبة بلغت (٧,٥) % من أعداد المركبات العاملة في النقل داخل العراق،

جدول (٣٢)

أطوال الطرق البرية التي تربط المحافظات بموانئ العراق التجارية للمدة ٢٠٠٠-٢٠١٣

السنوات	أطوال الطرق البرية كم	معدل النمو %	عدد المركبات	
			العدد	معدل النمو %
٢٠٠٠	٣٩٩٦٨	٦,١	٥٢٥	٧,٥
٢٠٠١	٤٠٧٩٥	٦,٢	٧١٥	١٠,٣
٢٠٠٢	٤٠٠٠٩	٦,١	٦٠١	٨,٦
٢٠٠٣	٤٠١٥٧	٦,١	٢٦٩	٣,٩
٢٠٠٤	٤٢٠٠٠	٦,٤	٢٨٦	٤,١
٢٠٠٥	٤١٣٣١	٦,٣	٣١٠	٤,٤
٢٠٠٦	٤٠٧٥٦	٦,٢	٤٠٣	٥,٨
٢٠٠٧	٤٠٨٢١	٦,٢	٤٩٤	٧,١
٢٠٠٨	٤٠٩٨٨	٦,٣	٥٣٨	٧,٧
٢٠٠٩	٤١٢٦٢	٦,٣	٥٩٠	٨,٥
٢٠١٠	٤٢٨١٨	٦,٥	٥٦٣	١,٠
٢٠١١	٥٨٠٨٣	٨,٩	٥٧٢	٨,٢
٢٠١٢	٥٩٦٢٣	٩,١	٥٧٢	٨,٢
٢٠١٣	٨٦٤٢١	١٣,٣	٥٢٩	٧,٦
المجموع	٦٥٥٠٣٢	%١٠٠	٦٩٦٧	%١٠٠

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على

١- الأسدي، اسعد عباس، النقل بالسيارات على الطرق الخارجية، رسالة ماجستير، كلية التربية جامعة البصرة، ٢٠٠١، ص٧٨.

٢- فرج، سكنة جهية، الواقع والآفاق المستقبلية للنقل البري (النقل بالشاحنات) في العراق مع الإشارة إلى محافظة البصرة، مجلة دراسات البصرة، السنة التاسعة، العدد١٧، ٢٠١٤، ص٢٨ .

٣-جمهورية العراق، وزارة النقل، شركة العامة للنقل البري العراقي، القسم الفني، شعبة الإحصاء، أعداد الشاحنات المتنوعة، للمدة (٢٠١٠-٢٠١٣)، ٢٠١٣، ص ٣ .

٤- جمهورية العراق، وزارة الإسكان والتعمير، مديرية الطرق والجسور، البصرة، القسم الفني، شعبة هندسة الطرق الخارجية، ٢٠١٣، ص بلا (سجلات رسمية غير منشورة).

٥- وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء العراقي، البصرة، المجموعة الإحصائية السنوية (٢٠١٠-٢٠١١)، ص١٧٩ .

فقد بلغت مشكلة معدل نمو (٥٢٩) مركبة عام ٢٠١٣ مشكلة نسبة بلغت (٧,٦) % من أعداد المركبات العاملة ويرجع هذا التباين في أعداد المركبات إلى إصابتها بالأعطال الناتجة عن الأعمال التخريبية التي تعرضت لها خلال عملية النقل وانخفاض مستوى كفاءة شبكات الطرق إلى مستويات متدنية الناتجة عن العمليات العسكرية التخريبية بعد عام ٢٠٠٣ فبذلك اعتمد النقل البحري على المركبات المستأجرة للارتباط الكبير في إيصال البضائع المستوردة من داخل الميناء إلى ظهيره، فكلما تعددت هذه الوسائل كلما أصبحت الحركة النقلية أكثر مرونة (شهاب، ٢٠١١، ٥٨) ، اذ بلغ حجم الإيرادات المتحققة نحو (١٥٥٢٥١٢) دينار عراقي عام ٢٠١٣ وشكل نسبة بلغت (٧٨) % من حجم الإيرادات المتحققة في عام ٢٠١٢ والبالغة (٨٧٢,٧٧١) دينار عراقي وبنسبة الزيادة (٥٤) % جدول (٣٣) ، بسبب ارتفاع عدد النقلات والحمولات المتحققة من خلال نقل مادة زيت الطعام والمواد الغذائية الأخرى إلى مخازن المحافظات المجاورة التابعة للشركة العامة لتجارة المواد الغذائية والحبوب ، فضلاً عن الشركات الأخرى كشركة المشاريع النفطية وشركة نفط الجنوب والبنك المركزي العراقي جدول (٣٤).

جدول (٣٣)

حركة النقل البري العراقي لعام ٢٠١٢– ٢٠١٣

البيان / السنة	٢٠١٢	٢٠١٣	نسبة الزيادة المتحققة %
الإيرادات المتحققة (ألف دينار)	٨٧٢٧٧١	١٥٥٢٥١٢	٧٨
عدد النقلات المتحققة	١٣٧٦	٢١٢٤	٥٤
الكميات المنقولة (ألف طن)	٤٥٣٤١	٧٧٦٢٠	٧١

المصدر: وزارة النقل، الشركة العامة للنقل البري، ديوان الرقابة المالية، دائرة التدقيق المنطقة الثانية/بصرة، الموقف السنوي، كانون الأول، ٢٠١٣.

جدول (٣٤)

البضائع والسلع المنقولة بواسطة مركبات القطاع العام والخاص والجهة المستفيدة ومساراتها لعام ٢٠١٣

نوع البضائع	الحمولات المنقولة (طن)		الجهة المستفيدة	مسارات النقل في الميناء
	القطاع الخاص	القطاع العام		
حنطة	١٠٢٣٦٥٦٤	٢٦٩١٧٥١	وزارة التجارة الشركة العامة لتجارة الحبوب	أم قصر إلى موانئ المحافظات
رز	٨٩٦٦٧٣٠	٢٧٤١٤	وزارة التجارة الشركة العامة لتجارة المواد الغذائية	أم قصر إلى موانئ المحافظات
معدات كهربائية	٢٣٦٦٩٥٢	١٥٦٤١٦	وزارة الكهرباء	ام قصر-ميناء خور الزبير- محطات
أسمدة	٣٥٥١٩٨٠	٠	وزارة الزراعة- تجهيزات	مخازن الأسمدة الزراعية
سكر	٢٧١٢٨٩٤	١٠٨٧٢٠	وزارة التجارة	أم قصر ميناء أبو فلوس إلى المخازن
زيت طعام	٢٧٨٠٤	١١٣٤٠٠٠	وزارة التجارة -الزيوت النباتية	أم قصر- بغداد
زيت غاز	٢٨٢١٨	٥٤٥٠٠	وزارة الكهرباء	خور الزبير-عمارة-الديوانية-كربلاء
مواد نفطية	٢٠٩٣٢٤٢	٣٩٥٢٠	أماكن مختلفة	أبو فلوس والمعقل بين المحافظات
مواد متنوعة	١٦٣٩٠٤	٣٣٩٥٩٠	أماكن مختلفة	أبو فلوس والمعقل بين المحافظات
المجموع	٣٠٦٥٢٤٨٦	٤٧٢٧٩٥٦٢	-	-

- المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على:

١- وزارة النقل، الشركة العامة للنقل البري العراقي، بغداد، نتائج أعمال الرقابة والتدقيق على الأنشطة النقلية، ٢٠١٣.

ومن أهم الأنماط الرئيسة لهذه الطرق التي تربط موانئ العراق التجارية التي تعم من أكثر الأنماط استعمالاً لسعة أراضي العراق وضيق الجبهة البحرية ومحدودية الاتصالات عبر السكك جدول (٣٥) خريطة (١٧) وكما يلي:

١- طريق الفاو- البصرة- العمارة- الكوت- بغداد- كركوك- الموصل- أربيل بطول ١١٤٣ كم .

٢- طريق أم قصر - زاخو

يبدأ هذا الطريق من ميناء أم قصر (الشمالي والجنوبي) ويسير بمحاذاة الضفة اليمنى لشط العرب ونهر دجلة ليمر بمدينة البصرة عند المعقل ويتجه نحو هور الحمار من الجانب الغربي

بالقرب من حافة الهضبة للصحراء الغربية ويقترب بذلك من الجانب الأيمن لضفة نهر الفرات عبوراً للنهر عند السماوة متجه نحو مدينة الديوانية والحلة وبغداد ويتجه غرب نهر الفرات ليصل مدينة الموصل فيسلك مساره نحو زاخو بطول يبلغ (١٢٣١) كم (السامرائي، ٢٠٠٧، ٣٤١)، ويعد من أهم الأنماط الطرق البرية لأنه يربط العراق بتركيا شمالاً وبموانئ العراق التجارية المطلة على الخليج العربي جنوباً.

٣- طريق خانقين – بغداد – الرمادي – الرطبة بطول (٧٣٣) كم ومن الرمادي متجه نحو القائم بطول (٢٨٤) كم يربط العراق بالمملكة الأردنية و الجمهورية العربية السورية .

٤- طريق ميناء أبي فلوس يتجه نحو البصرة مروراً بميناء المعقل ويتجه نحو كربلاء – الرمادي – الرطبة البالغ طوله (١٢٠٠) كم .

٥- طريق بصرة – بغداد – كربلاء – عرعر بطول ١٣٠٠ كم.

جدول (٣٥)

أطوال طرق النقل البري العراقي لعام ٢٠١٣

المسارات الرئيسة للطرق	الطول (كم)	النسبة %
طريق الفاو – اربيل	١١٤٣	١٩,٤
طريق أم قصر – زاخو	١٢٣١	٢٠,٩
طريق خانقين – الرطبة	٧٣٣	١٢,٤
طريق رمادي – سوريا	٢٨٤	٤,٨
طريق ميناء أبي فلوس – الرطبة	١٠٠٠	٢٠,٤
طريق ميناء المعقل – عرعر	١٣٠٠	٢٢,١
المجموع (كم)	٥٨٩١	%١٠٠

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على:

1- Ministry of Transport (MOT). General company for port of Iraq (Gcpi) master plan study for port sector in the Republic of Iraq, interim Report(1). 2014. p. p 231.

٢- البياتي، صباح عثمان ومجيد ملوك السامرائي، القناة العراقية الجافة للنقل البري العالمي، مجلة جامعة تكريت للعلوم الإنسانية، المجلد ١٩ ، العدد ٥، أيار ٢٠١٢، ص٤١٠-٤١١.

خريطة (١٧)

الطرق البرية الرئيسة في محافظات العراق لعام ٢٠١٣

طرق واقعية

الطرق الواقعية العابرة

طرق مقترحة

حدود دولية

محطات

أنهار

البحيرات

Source: prepared by study team on the basis of the presentation material of "Iraq infrastructure" (GCPI) 2013.

٢- سكك الحديد

يرتبط النقل بالسكك الحديدية ارتباطاً أساسياً بالنقل البحري وموانئه، إذ لا يمكن الاستغناء عنه لدوره في تلبيه متطلبات التنمية الاقتصادية والاجتماعية المتسارعة في البلد[*]، لذلك ينتقل من خلاله البضائع والسلع والمواد الأولية المختلفة الأنواع والأحجام وتحقيق العوائد المتأتية من نقلها جدول (٣٦) خريطة (١٨) ويشكل نسبة مساهمة بحدود (٣٤,٨) % من مجموع البضائع المنقولة من موانئ العراق التجارية إلى أماكن الاستهلاك (داركان، ٢٠١٢، ٢٧٥) كما يعد هذا الحجم من النقل منخفضاً مقارنة بحجم البضائع المنقولة بالمركبات (العكيدي، ٢٠٠٨، ٩) ويعد خط السكة الحديدية أم قصر – البصرة –بغداد الخط الوحيد العامل في نقل مادة الإسمنت من معمل إسمنت أم قصر والحبوب من سايلو أم قصر ، فضلاً عن نقل الحاويات من ميناء أم قصر الشمالي والجنوبي إلى بغداد عن طريق عربات النقل بالسكة الحديد العراق، حيث يتضح من خلال ما تقدم ان العراق يمتلك شبكة من خطوط السكك الحديد بأطوال مختلفة والمرتبطة بالنقل البحري وموانئه ارتباطاً وثيقاً ، فينقل من خلاله البضائع الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية إلى محطات التسليم في المحافظات وبكثافات مختلفة جدول (٣٧).

---

[*] يُعد العراق من الدول الرائدة في استعمال النقل بالسكك الحديدية في المنطقة، لما يمتلكه من شبكة كبيرة تغطي أجزاء واسعة من البلد حيث بدأ تشغيل وتسيير أول عربات للحمل بعد تغيير النظام السياسي في حزيران عام ٢٠١٤ للمزيد ينظر: ١- السعدي، عباس فاضل، جغرافية العراق، دار الجامعة، بغداد، ٢٠٠٩،ص٧٨.
٢- محسن، هشام صلاح، التحليل المكاني لاتجاهات سكك الحديد في العراق وآفاق المستقبل، مجلة كلية الآداب، العدد ١٠٠، ٢٠١٢، ص١٩١.

جدول (٣٦)

كميات البضائع المنقولة بواسطة السكك الحديدية من موانئ العراق التجارية للمدة ٢٠٠٩- ٢٠١٣

السنوات	أطوال الخطوط (كم)	كميات البضائع المنقولة ألف/طن/كم	الإيرادات المتحققة (مليون/طن)	مسارات خطوط النقل السكك الحديدية
٢٠٠٩	٢٣٧٠	٦٤٤	٧٩٣٨,٨	ميناء أم قصر- بصرة - بغداد
٢٠١٠	٢٦٠٧	٦٦٥	١١٦٠٦,٥	ميناء أم قصر-بصرة - موصل
٢٠١١	٢٦٢٧	٦٦٠	١٠٠٨٤,٠	ميناء أم قصر-بغداد - حصيبة
٢٠١٢	٢٣٧٠	٨٥٠	١٠٠٩٦,٤	ميناء أم قصر-صقلاوية-كركوك
٢٠١٣	٢٣٧٠	١٧٠٣	١١٥٧٥,٠	ميناء أم قصر- بغداد
المجموع	١٢٣٤٤	٤٥٢٢	٥١٣٠٠٧	-

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على:

١- وزارة النقل، الشركة العامة للسكك الحديدية العراق، قسم النقل والتشغيل والحركة، إحصاءات النقل، ٢٠١٣، ص بلا.

٢- جمهورية العراق، وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي الدولي، اللجنة الفنية قطاع النقل والاتصالات، الإصدار الثاني، ٢٠٠٩، ص ٢٧.

خريطة (١٨)

مسارات خطوط السكك الحديد العراق لعام ٢٠١٣

Source: prepared by study team on the basis of the presentation material of "Iraq infrastructure" IRC figure 2.8-1 rail way development plan 2013.

جدول (٣٧)

منظومة النقل بالسكك الحديد لعام ٢٠١٣

مسارات الخطوط	الطول (كم)	كثافة البضائع المنقولة	إجمالي البضائع المنقولة (ألف/طن)	نوع العربات الناقلة	عددها
أم قصر – بغداد	٥٩٣	١,٨	١٠٦١	شاحنات نقل الحبوب ASB	٩٠
معقل – بصرة –بغداد	٥٥٤	صفر	صفر	شاحنات فلاذ نقل الحاويات	٩٩
بغداد – حصيبة	٣٧٥	١,٥	٥٦٦	شاحنات الحجر4WB	٣٥
بغداد – موصل	٤٠٨	٠,٢	٧٦٠	الشاحنات المكشوفة	٦٠
بغداد– صقلاوية–كركوك	٢٤٥	صفر	صفر	أحواض نقل المواد السائلة وزيت الغاز	٤
المجموع	٢١٧٥	٣,٥	١٧٠٣	–	٢٨٨

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على:

١– وزارة النقل، الشركة العامة للسكك الحديدية، أطوال المسارات الحديدية، بغداد، ٢٠١٣، ص بلا.

٢– وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء، تقدير إحصاءات نشاط النقل والاتصالات، ٢٠١٣، ص بلا.

3- Ministry of transport (MOT), General company for Iraq (GCPI) master plan study for port sector in the Republic of Iraq, interim Report (1) February 2014, p. p (12-25).



معايير تقييم كفاءة الموانئ العراقية

المبحـث الأول/ معايير تقييم كفاءة الموانئ

المبحث الثاني/ معايير تقييم كفاءة الطرق الملاحية

المبحث الثالث/ معايير تقييم كفاءة السفن

يتناول هذا الفصل معايير تقييم كفاءة النقل البحري العراقي من خلال دراسة واقعه لكفاءة العناصر الرئيسة المكونة لمنظومة النقل البحري العراقي، وهي الميناء والطريق والسفينة، ولغرض الوصول إلى أعلى درجات الدقة سوف يتم تطبيق معايير الكفاءة على كل عنصر من هذه العناصر الرئيسة وكما يأتي:

المبحث الأول
معايير تقييم كفاءة الموانئ(*)

تعتمد كفاءة الموانئ على الحد الأقصى للبضائع المناولة التي يمكن أن تستوعبها الأرصفة خلال فترة زمنية معينة ، والمتمثلة بطاقات الأرصفة والمخازن وساحات التخزين (المستودعات) والمعدات والآلات ووسائط النقل المستعملة في عملية المناولة.

إن الطاقات الإنتاجية للموانئ ترتبط بمقدار كفاءتها وجودة الخدمات والتجهيزات التي تقدمها وسرعتها مما يؤهلها من خلال كفاءتها إلى منافسة الموانئ المجاورة ، كما ترتبط بمدى كفاءة العاملين وسرعة الانجاز للعمليات التشغيلية والإجراءات المستندية مع المرونة في القرار وانخفاض التكاليف الكمركية ، فضلاً عن توفر الآلات والمعدات التشغيلية للمناولة وتخزين وإدارة المخزن ، مع توفير شبكة داخلية متكاملة ضمن محاور رئيسة داخل شبكات الطرق البرية وسكك الحديد والقنوات والممرات الملاحية المجهزة بالملاحة الداخلية ، كورش التسفين والتصليح على أن تكون بدرجة عالية من الكفاءة (عوض،٢٠٠٥، ٨٧-٩٠).

إن كفاءة الموانئ تتوقف على عدة عوامل هي:

١. عدد الأرصفة في الميناء فضلاً عن المخازن والسقائف وعلى ساحات التكديس للبضائع ومجموع أطوالها وتجهيزاتها وأعماقها .

(*) يقصد بها درجة الاستثمار الأمثل للأنشطة التشغيلية للميناء المستعملة في الأصول الرأسمالية للميناء(أراضيها، أجهزتها، مبانيها) ويتولد عن هذه الأنشطة مجموعة من الإيرادات التشغيلية أو الجارية. للمزيد ينظر: مسعد، مصطفى. اقتصاديات النقل البحري (دراسة وتحليل)، مؤسسة الرازم للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ٢٠٠٤، ص٢١٨.

٢. أنواع وأحجام السفن التي تقصد الموانئ .

٣. متوسط مدة بقاء السفن في أرصفة الموانئ ومدة عمليات المناولة .

إن العمليات المينائية التي تتم على السفن القادمة إلى الموانئ العراقية لمناولتها (تفريق وشحن) يجب أن تكون بطاقات متساوية وبالحجم نفسه فليس هناك جدوى في مناولتها إذ كان عدد الأرصفة كبيراً وطاقات المناولة منخفضة وكذلك وجود ضعف في الطاقات الاستيعابية للخزن. وتعد الموانئ الشريان الحيوي للاقتصاد الوطني بعد النفط (الشاهبندر، ٢٠٠٩، ٥)، حيث يواصل العراق بعد عام ٢٠٠٣ تنفيذ خطط تحديث ورفع كفاءة الموانئ لتواكب التطورات العالمية في هذا المجال ولتؤدي دورها في انسياب عمليات المناولة لتنمية رافد مهم من روافد النشاط الاقتصادي ولبيان معايير تقييم كفاءة النقل البحري العراقي سيدرس كل معيار على حدة تفصيلياً:

أولاً: معيار تقييم كفاءة الموانئ

١. المخازن

تلعب المخازن دوراً حيوياً ومهماً في الموانئ كونها تميز الميناء عن باقي محطات النقل الأخرى، فمن الضروري أن يوجد في كل ميناء مساحات مخصصة لخزن البضائع المختلفة القادمة إلى الموانئ وحفظها (علاب، ٢٠٠٧، ١١١) ، حيث تزداد أهمية كل ميناء بازدياد مخازنه وسعتها وطاقتها التخزينية لأحجام البضائع التي يتم خزنها وتسليمها بعد إجراء الفحص المختبري والدورة المستندية بحكم حجم البضائع الداخلة إليه(غالب ١٩٨٥ ، ١٤١) فمعظمها تكون مواجهة للأرصفة ويراعى في مداخل المخازن أن تكون موجهة للساحل والأخرى موجهة للمنطقة الداخلية للميناء.

يبلغ عدد مخازن الموانئ التجارية العراقية (٤٥) مخزن(جدول٣٨). تختلف من حيث سعتها وطاقتها الخزنية(*)، كما إن ميناء المعقل احتل المرتبة الأولى من حيث أعداد

(*) تمتلك موانئ دولة الكويت مخازن يبلغ عددها ٥٩ مخزناً و٧٥ مخزناً لدولة الإمارات العربية المتحدة و٦٥ مخزناً في موانئ السعودية المختلفة في سعتها الخزنية ومساحتها. وللمزيد ينظر:

المخازن التي يمتلكها والتي بلغت (١٥) مخزناً وشكل نسبة بلغت (٣٣,٣) % ولكن المستعمل في الوقت الحالي (٣) مخازن والأخرى البالغة عددها (١٢) مخزناً غير صالحة للعمل لقدمها وتعرض أجزائها إلى الدمار في عام٢٠٠٣ ، فضلاً عن إشغال بعض منها إلى دوائر أخرى كقيادة قوات الحدود وشرطة البصرة وخزن المواد التالفة غير الصالحة للاستعمال صورة (٥).

جدول (٣٨)

أعداد المخازن ومساحتها وطاقاتها الخزنية في الموانئ التجارية العراقية لعام ٢٠١٣

ت	الميناء	عدد المخازن	مساحة المخزن (م٢)	السعة الخزنية ألف/طن	تجهيزات المخزن		عمرها	حالتها	
					مبرد	غير مبرد		عاملة	غير عاملة
١	أم قصر الشمالي(*)	٨	٤٤٨٨٠	١٤٠٠٠٠٠	لا يعمل	٠	٠	٧	١
٢	أم قصر الجنوبي(**)	٦	٣١٨١٨	٤٦٢٠٠٠	٠	٠	٠	٤	٢
٣	خور الزبير(***)	١٤	١٨٨٦٠٠	٦٦٨٠٠٠	٠	٠	٠	٥	٩
٤	المعقل(****)	١٥	٣٢٣٥٨	٨٩٨٠٧	٠	٠	٠	٣	١٢
٥	أبي فلوس(*****)	٢	٣٣٠٠	٤٢٠٠	٠	٠	٠	١	١
	المجموع	٤٥	٣٠٠٩٥٦	٢٦٢٤٠٠٧				٢٠	٢٥

المصدر: الدراسة الميدانية

- وزارة النقل، هيئة النقل البحري لدولة الإمارات العربية المتحدة، التقرير الاقتصادي والتجاري حول تجارة الخليج العربي لعام ٢٠٠٧.

(*) مخزن مبرد مساحته٥٦١٠ بطاقة خزنية ٧٧ ألف/طن متوقف عن العمل منذ عام ٢٠٠٣.

(**) بلغ عد المخازن في ميناء أم قصر الجنوبي ٦مخازن والمستعمل ٤ مخازن وإشغال مخزنين لقيادة القوة البحرية العراقية.

(***) عدد المخازن ١٤ مخزناً والمستعمل حالياً ٦ مخازن والأخرى مستعملة للآليات وتكديس البضائع والمواد التالفة.

(****) بلغ عدد المخازن لميناء المعقل ١٥ والمستعمل حالياً ٣ مخازن والأخرى مشغولة من الدوائر الأخرى كقيادة شرطة البصرة والكمارك.

(*****) المستعمل مخزن واحد أما الآخر مشغول من شعبة الآليات والصيانة.

صورة (٥) مخازن الموانئ التجارية العراقية لعام ٢٠١٣



التقطت بتاريخ ٢٠١٤/٤/١٠



التقطت بتاريخ ٢٠١٤/٤/١٠

فعلى الرغم من امتلاك ميناء المعقل هذا العدد من المخازن ، إلا أنه تراجع إلى المرتبة الرابعة لسوء حالتها وضعف الطاقات التخزينية . في حين احتل ميناء أبي فلوس المرتبة الأخيرة ، حيث بلغت أعداد المخازن اثنين وشكلا نسبة (٤,٤) % والمستعمل حالياً مخزن واحد والآخر مشغول من الصيانة الآلية للميناء. وإذا ما تم تصنيف موانئ العراق التجارية على أساس المرتبة المعيارية لمعيار المخازن نجد أن ميناء أم قصر الشمالي احتل المرتبة الأولى من حيث أعداد المخازن العاملة في حين احتل ميناء أم قصر الجنوبي المرتبة الثالثة واحتل ميناء خور الزبير المرتبة الثانية أما ميناء المعقل احتل المرتبة الرابعة للأسباب التي ذكرت بينما احتل ميناء أبي فلوس المرتبة الخامسة، لضعف الطاقة الخزنية وكما في الجدول (٤١). إن الافتقار إلى المخازن وطاقتها الخزنية ومساحتها سوف ينعكس أثره على أداء وسير عمليات الشحن والتفريغ في (٢٠) % من إجمالي مساحات الموانئ البالغة (٩,٢٤٤,٥٨٣,١٦) م٢[*].

جدول (٣٩)

المرتبة المعيارية لكفاءة المخازن في الموانئ التجارية العراقية لعام ٢٠١٣

الميناء	المرتبة
أم قصر الشمالي	المرتبة الأولى
خور الزبير	المرتبة الثانية
أم قصر الجنوبي	المرتبة الثالثة
المعقل	المرتبة الرابعة
أبي فلوس	المرتبة الخامسة

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على جدول (٣٨) ومعادلة الدرجة المعيارية[٢]**

[*] شكلت مساحة الموانئ في سلطنة عُمان ٦٠%من إجمالي ارض موانئها. للمزيد ينظر:

– غالب، سعدي علي ، النقل البحري – دراسة في جغرافية النقل،ط١،مطبعة الجامعة،الموصل،١٩٨٥.

[**]تم استخراج الدرجة المعيارية لتصنيف الموانئ بالاعتماد على معادلة الدرجة المعيارية (العتيبي و الطائي ، ٢٠١٢ ، ١٢٦–١٢٧) ، والتي يعتمد عليها في كل المعايير الخاصة لقياس الكفاءة وكما ياتي:

$$Z=\left[\frac{X-X^{-}}{S}\right]$$

حيث أن X = المتغير

X^{-} = الوسط الحسابي

S = الانحراف المعياري

Z = الدرجة المعيارية

٢. السقائف:

توجد السقائف بالموانئ العراقية لحفظ البضائع والتي لها أهمية في عمليات المناولة لحين إتمام الإجراءات المستندية، وتختلف السقائف من حيث استعمالها وبنائها. ويراعى عند تشيدها أنواع البضائع التي تتم مناولتها في الموانئ، فلكل نوع من البضائع مواصفات خاصة لتخزينها وحفظها من التلف أو الضياع، فمنها ما يحتاج إلى سقائف مبردة لحفظ الأغذية كالحوم والأدوية، وبعضها يحتاج إلى خزانات بمواصفات قياسية مختلفة كالسقائف المستعملة لخزن المشتقات النفطية والدهون.

ولتطبيق الدرجة المعيارية للسقائف في الموانئ التجارية العراقية يتضح لنا أن الموانئ التجارية العراقية تمتلك أعداداً من السقائف[*] يبلغ إجمالي أعدادها (٣٠) سقيفة بمساحة تبلغ ٧٢٩٤٦٢) م٢وبطاقة خزنية للبضائع العامة البالغة (٣٨٨٥٤٧٥) ألف/طن/سنة.

فمن خلال معيار السقائف الموزعة في الموانئ التجارية العراقية جدول (٤٠) يتضح لنا بان ميناء أم قصر الشمالي احتل المرتبة الأولى من حيث السعة الخزنية للبضائع العامة حيث بلغت عدد السقائف ٩ بمساحة إجمالية بالسنة (٢٢٥٠٠٠٠) ألف/طن/سنة مشكلة نسبة بلغت (٥٧,٩) % في حين احتل ميناء أبي فلوس المرتبة الأخيرة إذ يحتوي على (٢) سقيفتين بمساحة إجمالية بلغت (٢٨١٢) متراً مربعاً مشكلاً نسبة (٠,٣٨) % من مساحة السقائف ، وهذه السقائف غير مجهزة بالآليات والمستلزمات المناسبة ، فضلاً عن عدم وجود السقائف المبردة مما يشكل مشكلة في عمليات المناولة وعدم قدرة الميناء على استقبال أنواع عديدة من البضائع التي تحتاج إلى تخزين مبرد أو غير مبرد. جدول (٤١)

(*) بلغ عدد السقائف لميناء طرابلس الليبي ٢٥ سقيفة بمساحة اجمالية٧٣٥٢٧ م٢ بطاقة استيعابية بلغت نحو ١٠٠٤١٩ طناً/سنة. أما ميناء دمياط فيضم ٧ سقائف بمساحة إجمالية بلغت ٣٥٠٠٠م٢ بطاقة خزنية بلغت ٢٥٠٠٠ طن/سنة العلي، عبدالستار محمد، الإدارة الحديثة للمخازن والمشتريات، دار وائل للطباعة والنشر، عمان الأردن، ٢٠٠٦، ٩٧ .

جدول (٤٠)

أعداد السقائف التجارية في الموانئ التجارية العراقية لعام (٢٠١٣)

اسم الميناء	عدد السقائف	الأبعاد		مساحة السقيفة (م٢)	السعة الخزنية للسقيفة (ألف/طن/سنة)	تجهيزات السقيفة		عمر السقيفة
		الطول (م٢)	العرض (م٢)			مبرد	غير مبرد	
أم قصر الشمالي	٩	١٢٦٠	٢٩٧	٣٧٤٢٢٠	٢٢٥٠٠٠٠	٠	٠	٣٦
أم قصر الجنوبي	٤	٥٣٠	١٤٣	١٩٢٦٨	١٠٠٠٠٠٠	٠	٠	٥٣
خور الزبير (*)	٧	١٢٦٠	٢٤٥	٣٠٨٧٠٠	٥٦٠٠٠٠	٠	٠	٣٣
المعقل (**)	٨	٠	٠	٢٤٤٦٢	٧١١٧٥	٠	٠	٩٤
أبي فلوس (***)	٢	١٥٢	٣٧	٢٨١٢	٤٣٠٠	لا توجد	لا توجد	٣٩
المجموع	٣٠	٣٢٠٢	٧٢٢	٧٢٩٤٦٢	٣٨٨٥٤٧٥	٠	٠	٠

المصدر: الدراسة الميدانية

جدول (٤١)

المرتبة المعيارية لكفاءة السقائف في الموانئ التجارية العراقية لعام ٢٠١٣

الميناء	المرتبة (****)
أم قصر الشمالي	المرتبة الأولى
أم القصر الجنوبي	المرتبة الثانية
خور الزبير	المرتبة الثالثة
المعقل	المرتبة الرابعة
أبي فلوس	المرتبة الخامسة

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على بيانات جدول (٤٠)

(*) تستعمل للخزن المؤقت للبضائع العامة و المستعملة أربع سقائف من إجمالي عدد السقائف البالغة ٧ سقائف لعدم صلاحيتها للخزن لقدمها و تعرضها لأعمال التخريب في عام ٢٠٠٣.

(**) تستعمل سقيفتين فقط من إجمالي السقائف البالغة ٨ سقائف كونها مشغولة من منشآت ودوائر أخرى كقيادة قوات الحدود ويجن والأخرى غير صالحة للتخزين.

(***) سقيفة رقم ١٩ مستغلة من شعبة الآليات و١٦ غير مستعملة لقدمها أما ٢٨ مؤجرة.

(****) تم حساب المرتبة المعيارية لتصنيف الموانئ التجارية العرقية وفقاً للطاقة الاستيعابية للسعة الخزنية في سقائف الموانئ.

٣. المخازن المكشوفة (ساحات التكديس)

بلـغ عـدد المخـازن المكشـوفة فـي المـوانئ التجاريـة العراقيـة (٣٢) مخزنـاً تصـل مسـاحتها الإجمالية (٥٧٨٥٢٠) م٢ بسعة خزن تصل نحو (٥٢٣٠٠٠٠) طن/سنة ويستثمر معظمها في تخزين السيارات والآليات والتي تقع في أماكن متفرقة ففي ميناء أم قصر الشمالي تقع في خلف الميناء وعلى جوانبه منها (٨) مبلطة والأخرى غير مبطلة ويستثمر معظمها في تخزين السيارات والآليات والحديد والأنابيب وتجميع الحاويات. أما ميناء أم قصر الجنوبي البالغ عددها (١٠) أربعة مبلطـة والأخـرى غيـر مبلطـة تسـتعمل فـي تخـزين أيضـاً الآليـات وعوامـات الدلالـة البحريـة وكمـا تستعمل في خزن الحاويات المفرغة، اما ميناء خور الزبير يبلغ عدد ساحات التكديس (١٠) ستة منها مبلطة تستغل في تفريغ البضائع والحمولات المتنوعة كالإطارات والمواد الكهربائية والمعدات العائدة لنفط الجنوب كالأنابيب الحديدية والبليت.

أما ميناءا المعقل وأبي فلوس فيحتويان على ساحات لتكديس البضائع المكدسة كالاسمنت ومادة كلنكر(*) ، فضلاً عن تكديس الإطارات والبطاريات والأخشاب والأنابيب البلاستيكية والحديد والحديد جدول (٤٢) .

جدول (٤٢)

أعداد ساحات التكديس ومساحاتها وطاقتها الخزنية في الموانئ التجارية العراقية لعام ٢٠١٣

الميناء	عدد ساحات التكديس	إجمالي مساحات التكديس م٢	السعة الخزنية طن/سنة	كفاءة الساحات	
				مبلط	غير مبلط
أم قصر الشمالي	١٠	٢١٤٢٠٠	٢٤٠٠٠٠٠	٨	٢
أم قصر الجنوبي(**)	١٠	٣٢٤٥١٠	١٢٢٠٠٠٠	٤	٦
خور الزبير	١٠	١٤٤٠٠	١١٠٠٠٠٠	٦	٤
المعقل	١	١٣٨٠٠	١١٠٠٠٠	٠	١
أبي فلوس	١	١١٦١٠	٤٠٠٠٠٠	٠	١
المجموع	٣٢	٥٧٨٥٢٠	٥٢٣٠٠٠٠	١٨	١٤

المصدر: الدراسة الميدانية

(*) مادة نصف مصنعة تستخدم في صناعة الاسمنت.

(**) عدد الساحات المستعملة للتكديس حالياً ٨ والأخرى مستعملة من قيادة القوة البحرية

أما إذا طبقت الدرجة المعيارية لساحات التكديس في الموانئ التجارية العراقية فقد يلاحظ من خلال ذلك جدول (٤٣) بان ميناء أم قصر الشمالي احتل المرتبة الأولى حيث بلغ عدد ساحات التكديس (١٠) بطاقة استيعابية للخزن تبلغ (٢٤٠٠٠٠٠) طن/سنة وشكلت نسبة بلغت (٤٥,٩) % .

جدول (٤٣) المرتبة المعيارية لكفاءة ساحات التكديس في الموانئ التجارية العراقية لعام ٢٠١٣

الميناء	المرتبة
أم قصر الشمالي	المرتبة الأولى
أم قصر الجنوبي	المرتبة الثانية
خور الزبير	المرتبة الثالثة
أبي فلوس	المرتبة الرابعة
المعقل	المرتبة الخامسة

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على بيانات جدول(٤٢)

في حين احتل ميناء المعقل المرتبة الأخيرة في معيار ساحات التكديس ، حيث بلغ عدد ساحات التكديس (١ ساحة) ، وشكل نسبة بلغت بسعة خزن تصل إلى (١١٠٠٠٠) طن/سنة وشكلت نسبة بلغت (٢,١) % . إذا ما تم تصنيف الموانئ على أساس المرتبة المعيارية لمعيار ساحات التكديس نجد إن ميناء أم قصر الشمالي احتل المرتبة الأولى في حين احتل ميناء الجنوبي في أم قصر المرتبة الثانية أما ميناء خور الزبير المرتبة الثالثة ويليها مينائي المعقل وأبي فلوس في المرتبة الرابعة والخامسة على التوالي.

حيث تعاني الموانئ العراقية من قلة ساحات التخزين وعدم تأهيلها لاستقبال البضائع المتداولة فيها ومن ثم يؤثر على سير عمليات الشحن والتفريغ ، فضلاً عن انخفاض في طاقتها الاستيعابية للخزن المؤقت.

٤ . الرافعات

<u>أ- الرافعات (الآلات ومعدات المناولة) الثابتة.</u>

للرافعات المستعملة في عمليتا الشحن والتفريغ دوراً حيوياً في تحديد سعة البضائع والسلع التجارية المتداولة سنوياً في الأرصفة، فضلاً عن أثرها المباشر على الإنتاجية، إذ توجد في داخل الميناء معدات وآلات ذات مواصفات وقدرات تحميل مختلفة ومتباينة المستعملة في عمليات الشحن والتفريغ للبضائع المختلفة الأنواع، فيقل من تكدس البضائع في أرصفة الموانئ ومن ثم زيادة إنتاجية الأرصفة ، إذ بلغ عدد الرافعات المرفأية والجسرية الكهربائية المستعملة في المناورة، فضلاً

عن الآلات المستعملة في عمليات تفريغ الحبوب كالشافطات المختلفة الأحجام والطاقات والبالغ عددها (١١١) رافعة[*] بطاقة إجمالية(١٢٣٢) طن جدول (٤٤) ، إذ بلغ عدد الرافعات في ميناء أم قصر الشمالي (٤٠) رافعة، (٣٦) رافعة مرفأية المستعملة في عمليات تفريغ البضائع المكيسة وغير المكسية (الفل)، واثنان منها جسرية واثنان نمساوية النوع المستعملة في عمليات مناولة الحاويات في رصيفي (٢٠ و ٢١). اما عدد الرافعات في ميناء ام قصر الجنوبي فقد بلغ (٢١) رافعة و(١٥) رافعة مرفأية النوع بطاقة أجمالية تبلغ (٣٦٩) طن وست شافطات بطاقة أجمالية تبلغ (٢٤٠) طناً المستعملة في تفريغ الحبوب، في حين بلغ عدد الرافعات المرفأية في ميناء خور الزبير(٢٠) رافعة بطاقة إجمالية (٩٨) طناً والعاملة (١١) رافعة والأخرى متوقفة عن العمل لعطلها واندثار القوى المحركة لها وشطبها في الشؤون الهندسية، لعدم وجود جدوى اقتصادية من تصليحها و(٢٤)رافعة مرفأية بطاقة اجمالية (١٦١) طناً في ميناء المعقل وجميعها متوقفة عن العمل لاندثارها منذ عام ١٩٨٠، أما ميناء أبي فلوس فقد بلغ عدد الرافعات المرفأية(٦) رافعات بطاقة إجمالية تبلغ (٢٤) طناً والعاملة منها (١) فقط وبنصف طاقتها الإنتاجية، أما الأخريات فمتوقفة عن العمل، لقدمها وتعطل أجزاء كبيرة منها وتلفها بسبب حرب الخليج الأولى والثانية والاعتماد على الرافعات المستأجرة من القطاع الخاص ، صورة (٦).

---

[*] بلغ عدد الرافعات من نوع كانتري في ميناء عدن أربع رافعات بطاقة رفع ٤٠ طناً و٨ رافعات جسرية بطاقة تتراوح بين ١٠٠ إلى ١٥٠ ألف طن، أما في ميناء صلالة فيحتوي على ستة رافعات بحمولة ٦٥ طناً و١٢ رافعة جسرية، أما ميناء الإسكندرية فيضم أربعة رافعات بطاقة إجمالية تتراوح ما بين ٢٥ – ٤٢ ألف طن. أما ميناء جدة السعودي فيحتوي على ١٧٥٢ رافعة مختلفة الطاقات التي تتراوح ما بين (١٠٠٠ – ١٨٧٦) ألف طن. للمزيد ينظر: بدوي، سمية، اقتصاديات إنشاء وتطوير وتشغيل الموانئ في ظل المنافسة العالمية، طبع في مطابع الإسكندرية، القاهرة، ٢٠٠٣، ص٣٣؛ الدمنهوري، زياد عبد العزيز، دور ميناء طبرق في النشاط الاقتصادي لشعبية البطنان (دراسة في الجغرافية الاقتصادية للفترة (١٩٨٥–٢٠٠٥)، رسالة ماجستير، كلية الآداب، جامعة قار يونس،ليبيا،٢٠٠٨،ص١٩٦؛الشريف، فاطمة الزهراء محمد، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات، العدد السابع، ٢٠٠٣، ص١١٦؛ المملكة العربية السعودية، الإدارة المركزية للإحصاء، النشرة السنوية لإحصاءات النقل والمواصلات، ٢٠١٣، ص١٧٥.

جدول (٤٤)

أعداد الرافعات المناولة وطاقاتها في الموانئ التجارية العراقية الثابتة لعام ٢٠١٣

الميناء	أنواع الرافعات	عددها	إجمالي الطاقة المناولة (طن)	العاملة	العاطلة	عمرها
أم قصر الشمالي	مرفأية	٣٦	٢٨٠	١٩	١٧	٣٦
	الجسرية	٢	٨٠	١	١	٣١
	النمساوية	٢	٢٢٠	٢	٠	٢٥
أم قصر الجنوبي	مرفأية	١٥	١٢٩	٥	١٠	٥٣
	الشاحنات	٦	٢٤٠	٤	٢	٢١
خور الزبير	مرفأية	٢٠	٩٨	١١	٩	٣٣
المعقل(*)	مرفأية	٢٤	١٦١	٠	٢٤	٩٤
أبي فلوس	مرفأية	٦	٢٤	١	٥	٣٩
المجموع	–	١١١	١٢٣٢	٤٣	٦٨	٠

المصدر: الدراسة الميدانية

صورة (٦) الرافعات المرفأية والمستأجرة في الموانئ العراقية



التقطت بتاريخ ٢٠١٣/٤/٢٧

(*) تأجير كافة مستلزمات معدات المناولة والرافعات والمعدات الاختصاصية الأخرى من القطاع الخاص لعدم صلاحية الرافعات المرفأية للعمل منذ عام ١٩٨٠ .

وإذا ما طبقت الدرجة المعيارية على الرافعات والمعدات المستعملة في عمليات المناولة لبضائع المختلفة الأنواع في الموانئ التجارية العراقية، حيث تبين أن الموانئ التجارية العراقية تمتلك أعداداً من الرافعات والآلات والمعدات المختلفة الحمولات وكما هو في جدول (٤٤) اذ يلاحظ من خلال معيار الرافعات أعداد الرافعات العاملة في الميناء وطاقتها التحميلية حيث بلغت عدد الرافعات (٤٠) رافعة مختلفة الأنواع بطاقة بلغت (٥٨٠) طناً وشكلت نسبة بلغت (٤٧,١) % في حين احتل ميناء أبي فلوس المرتبة الأخيرة في معيار الرافعات والآلات المستعملة للمناولة حيث بلغ عدد الرافعات (٦) رافعة بطاقة (٢٤)طناً وشكلت نسبة (١,٩) % وإذا ما تم تصنيف الموانئ التجارية العراقية على أساس المرتبة المعيارية لمعيار الرافعات والآلات والمعدات المناولة للموانئ نجد ميناء أم قصر الشمالي أخذ المرتبة الأولى من حيث الرافعات العاملة في حين احتل ميناء أم قصر الجنوبي المرتبة الثانية أما ميناء المعقل احتل المرتبة الثالثة من حيث عدد الرافعات التي يمتلكها ولكن جميعها متوقفة عن العمل لقدمها واندثارها وكثرة العطلات الفنية أما ميناء خور الزبير فقد حصل على المرتبة الرابعة من حيث أعداد الرافعات التي يمتلكها،أما ميناء أبي فلوس فقد احتل المرتبة الخامسة جدول(٤٥).

جدول (٤٥)

المرتبة المعيارية لكفاءة الرافعات والآلات المناولة في الموانئ التجارية العراقية لعام ٢٠١٣

الميناء	المرتبة
أم قصر الشمالي	المرتبة الأولى
أم قصر الجنوبي	المرتبة الثانية
المعقل	المرتبة الثالثة
خور الزبير	المرتبة الرابعة
أبي فلوس	المرتبة الخامسة

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على بيانات جدول (٤٤)

ب- الرافعات (الآلات والمعدات المناولة) المتحركة

توجد في الموانئ التجارية العراقية معدات والآلات ذات مواصفات وقدرات تحميلية مختلفة تخدم الأرصفة والمخازن وساحات التكديس في عمليات تسليم واستلام البضائع والتي تتناسب مع حجم البضائع المتداولة في الموانئ، ومنها الرافعات الشوكية والتي تعد من أكثر أنواع المعدات والآلات استعمالاً في الموانئ، حيث بلغ عددها(٤١) رافعة بحمولات تتراوح ما بين (٢-١٥٠) طن وجميع المعدات الشوكية والسلكية والآلات الأخرى الموجودة في الموانئ هي من الأنواع التقليدية مما تحدد أنواع السفن التقليدية القادمة إلى موانئ العراق التجارية والمتعاملة معها والتي لا تتماشى مع التطورات التكنولوجية الحديثة المعمول بها في عمليات النقل البحري، إذ أن أغلب هذه المعدات والآلات متوقفة عن العمل، لكثرة عطلاتها لانتهاء عمرها الافتراضي لكثرة استعمالاتها في عمليات التفريغ والشحن، فضلاً عن ندرة الأيدي العاملة الفنية على اصلاح هذه المعدات في معامل وورش التصليح المتوفرة بالموانئ ومن ثّم يؤدي إلى التأخير والتعطيل في عمليات التفريغ والشحن بالموانئ التجارية العراقية والذي يؤثر سلباً في اقتصاديات الموانئ التجارية العراقية . فمن خلال جدول (٤٦) يوجد في ميناء أم قصر الشمالي عدد من المعدات والآلات البرية ذات قدرات مختلفة بلغ عددها (٢٥) رافعة بطاقات تحميل قدرها(٨١٣) طناً المستعملة في الشحن وتفريغ البضائع داخل الميناء دونما تكدسها فيه، وبلغ عدد الرافعات في ميناء المعقل الجنوبي نحو (٢٤) بطاقة تحميل بلغت (٤٩٧) طن أما ميناء خور الزبير بلغ عددها (١٨)رافعة ذات قدرة مقدارها(٢٦١) طن وبلغ عدد الرافعات في ميناء المعقل رافعتين بطاقة (٧٣) طن، و(٣) رافعات توجد داخل ميناء أبي فلوس بطاقة تحميل بلغت (١٣) طناً وإذا ما طبقنا الدرجة المعيارية للآلات والمعدات المتحركة في داخل الموانئ التجارية العراقية نجد أن ميناء أم قصر الشمالي احتل المرتبة الأولى وشكل نسبة بلغت (٤٩,١) % .

جدول (٤٦)

أعداد الرافعات والآلات المتحركة في الموانئ التجارية العراقية لعام ٢٠١٣

الميناء	عدد الرافعات	أنواعها					قدرتها (طن)	العاملة	العاطلة	عمرها
		شوكية	سلكية	حاضنة	شافطة	عربة				
أم قصر الشمالي	٢٥	٩	٢	٥	٠	٩	٨١٣	١٣	١٢	٥-٢٧
أم قصر الجنوبي	٢٤	٨	٢	٤	٦	٤	٤٩٧	٩	١٥	١٠-٥٣
خور الزبير	١٨	٨	٧	١	٠	٢	٢٦١	٧	١١	٢٥
المعقل	٢	٢	٠	٠	٠	٠	٧٣	١	١	١١
أبي فلوس	٣	٣	٠	٠	٠	٠	١٣	٢	١	١٤
المجموع	٧٢	٣٠	١١	١٠	٦	١٥	١٦٥٧	٣٢	٤٠	٠

المصدر: الدراسة الميدانية

أما ميناء أبي فلوس فقد احتل المرتبة الأخيرة من حيث أعداد الرافعات في داخل الميناء والبالغة (٣) رافعات بطاقة تحميل بلغت (١٣) طن مشكلة نسبة بلغت (٠,٨) % وإذا ما تم التصنيف وفقاً لذلك فان الموانئ التجارية العراقية على أساس المرتبة المعيارية للآلات والمعدات المتحركة نجد أن ميناء أم قصر اخذ المرتبة الأولى في حين اخذ ميناء أم قصر الجنوبي المرتبة الثانية وميناء خور الزبير حصل على المرتبة الثالثة واخذ ميناء المعقل المرتبة الرابعة في حين حصل ميناء أبي فلوس على المرتبة الخامسة من حيث الآلات ومعدات الرفع المستعملة في عمليات الشحن والتفريغ للبضائع لارتفاع أحجامها جدول (٤٧).

جدول (٤٧)

المرتبة المعيارية لكفاءة الرافعات والآلات ومعدات المناولة المتحركة في الموانئ التجارية العراقية لعام ٢٠١٣

الميناء	المرتبة
أم قصر الشمالي	المرتبة الأولى
أم قصر الجنوبي	المرتبة الثانية
خور الزبير	المرتبة الثالثة
المعقل	المرتبة الرابعة
أبي فلوس	المرتبة الخامسة

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على بيانات جدول(٤٦)

٥. الأرصفة

تختلف الأرصفة من ميناء إلى ميناء آخر وكذلك في الميناء الواحد ، حيث من الضروري معرفة عدد الأرصفة في كل ميناء ، لأن عددها يتباين من ميناء لآخر في الموانئ التجارية العراقية فمن خلال ذلك يتم تحديد حجم البضائع المناولة في ظهر السفن الواصلة إلى الموانئ العراقية المختلفة في طاقاتها المتاحة والتشغيلية، حيث بلغ عدد الأرصفة في الموانئ التجارية العراقية (٥١) رصيفاً[*] والعاملة حالياً(٣٩) رصيفاً ، جدول (٤٨) المختلفة الأبعاد والطاقات وكذلك المنشآت المقامة عليها. إذ ما طبقت الدرجة المعيارية للأرصفة على الموانئ التجارية العراقية تبين ان الموانئ التجارية العراقية تمتلك أعداداً من الأرصفة المختلفة الطاقات والأطوال إذ يلاحظ من خلال معيار الأرصفة إن ميناء خور الزبير احتل المرتبة الأولى من حيث الطاقات الإجمالية للأرصفة والتي بلغت (٥٦٣٩) ألف/طن وشكلت نسبة بلغت (٣٣,٩)%. في حين حصل ميناء أبي فلوس المرتبة الأخيرة في معيار الأرصفة حيث بلغ عدد الأرصفة العاملة ٢ رصيف بطاقة ٧٥٠ ألف/طن وشكلت نسبة بلغت(٤,٥) %.

وإذا ما تم تصنيف الأرصفة من حيث طاقتها السنوية للموانئ التجارية العراقية على أساس المرتبة المعيارية لمعيار الأرصفة نجد أن ميناء خور الزبير حصل على المرتبة الأولى من حيث الطاقة السنوية لمناولة البضائع والسلع المختلفة من متن السفن التجارية القادمة إلى الميناء. بينما سجل ميناء أم قصر الشمالي المرتبة الثانية في حين اخذ ميناء أم قصر الجنوبي المرتبة الثالثة أما ميناء المعقل فقد حصل على المرتبة الرابعة من حيث الطاقة الاستيعابية للأرصفة للبضائع المناولة وميناء أبي فلوس فقد سجل المرتبة الخامسة من حيث الطاقة السنوية للأرصفة. جدول (٤٩)

(*) بلغ عدد الأرصفة في دولة الإمارات العربية المتحدة بنحو ٤٣١ رصيف، وعدد الأرصفة في المملكة العربية السعودية ١٤٨ رصيفاً أما سلطنة عمان فبلغ عدد الأرصفة بنحو ٧١رصيفاً ودولة الكويت بنحو ٧٢رصيفاًومن ثم أدى إلى تنوع في استعمالها وإسهامها في زيادة حركة النقل البحري والتجارة الدولية لهذه الدول ومن ثم استطاعت هذه الدول استقبال السفن الكبيرة الحجم والمتعددة الأنواع كالسفن البانامس ذات سعة تحميل تتراوح ما بين (٦٦ – ٧٠) إلف طن إذ أدى أهميتها في تحديد الخطوط الملاحية التجارية في هذه الدول مع دول العالم للمزيد ينظر: الأمم المتحدة، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (آثار الاتفاق التجاري العام)، نيويورك، لندن، ٢٠١٢، ص ٦٢.

جدول (٤٨)

أعداد الأرصفة وطاقاتها وأطوالها في الموانئ التجارية العراقية لعام ٢٠١٣

اسم الميناء	عدد الأرصفة	إجمالي أطوال الأرصفة(م)	إجمالي طاقة الأرصفة (ألف/طن)	العاملة	غير العاملة	عمرها
أم قصر الشمالي(*)	١٣	٢٥٩٠	٥٥٠٠	١٢	١	٣٥
أم قصر الجنوبي(**)	٩	١٦٨٩	٢٧٥٠	٧	٢	٥٠
خور الزبير(***)	١١	٢٤٥٠	٥٦٣٩	١٠	١	٤٣
المعقل(****)	١٥	١٣١٥	٢٠٠٠	٨	٧	٩٣
أبي فلوس	٣	٥٥٢	٧٥٠	٢	١	٣٨
المجموع	٥١	٨٥٩٦	١٦٦٣٩	٣٩	١٢	

المصدر: الدراسة الميدانية

جدول (٤٩)

المرتبة المعيارية لكفاءة الأرصفة في الموانئ التجارية العراقية لعام ٢٠١٣

اسم الميناء	المرتبة(*****)
خور الزبير	المرتبة الأولى
أم قصر الشمالي	المرتبة الثانية
أم قصر الجنوبي	المرتبة الثالثة
المعقل	المرتبة الرابعة
أبي فلوس	المرتبة الخامسة

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على بيانات جدول (٤٨)

(*) رصيف رقم (١١) يستعمل لرسو الحفارات والزوارق التابعة للشركة.

(**) رصيف رقم (١) أقيمت عليه منشآت القوة البحرية في ميناء أم قصر الجنوبي.

(***) رصيف رقم (٩، ١٠، ١١) يستخدم حالياً لتصدير المنتجات النفطية. أما الرصيف ٨ مشغول حالياً السفينة الكهربائية التركية.

(****) رصيف(١) يستعمل لقيادة القوة البحرية أما حالياً فهو سكن عشوائي أم الأرصفة الأخرى مشغولة لرسو الجنائب وسفينة ابن خلدون التابعة إلى الأكاديمية البحرية في رصيف رقم (٤).

(*****) تم حساب المرتبة للموانئ التجارية العراقية وفقاً لطاقة الأرصفة السنوية للموانئ.

٦- نوعية الأرصفة

تختلف الأرصفة من ميناء إلى آخر من جهة، وفي الميناء الواحد من جهة أخرى، من حيث الاستعمال والاختصاص (أبو القمة والأعور ٢٠٠٥ ، ٢٦٨) وقد تستخدم الأرصفة في مناولة البضائع والمواد بمختلف أنواعها وأشكالها وتكون موازية للقناة والممرات البحرية لتراكي السفن بجوارها لتتم عمليات المناولة المختلفة، فشائع ترك مسافة من الأرض خلف الأرصفة لخدمتها وسهولة في عمليات المناورة للرافعات والآليات ومعدات المناولة الأخرى (أبو مدينة، ٢٠٠٥، ١٤٥) فقد تتوقف كفاءة الموانئ التجارية في نوع الأرصفة، ويراعي عند بناءها:

أولاً: الأعماق المناسبة لغاطس السفن .

ثانياً:عمليات مناورة السفن للرسو والإقلاع لتراكي السفن في جانب الرصيف(ملش،٢٠١٤ ،١٩٧).

وإذا ما طبقت الدرجة المعيارية لأنواع الأرصفة(*) على الموانئ التجارية العراقية يبين لنا أن الموانئ التجارية العراقية تمتلك أنواع من الأرصفة المختلفة المتعددة الاختصاص والطاقات. جدول (٥٠).

(*) بلغ عدد الأرصفة في الموانئ السودانية ١١ رصيفاً اثنان منها لصب السائل واثنان أخرى لصب الجاف و٦ أرصفة متخصصة لاستقبال سفن الحاويات. أما في مصر فيوجد ١٥ ميناء متخصصة لمناولة البضائع العامة و٢٣ رصيفاً متخصصة لاستقبال سفن الحاويات. أما ميناء الأربية فخصص للمنتوجات النفطية. أما تونس فتمتلك سبع موانئ ذات أرصفة اختصاصية مختلفة الأنواع كأرصفة ميناء حلق الواري والذي يستعمل لاستقبال سفن المسافرين والسياح. أما أرصفة ميناء رادس متخصصة لمناولة الحاويات، وأرصفة ميناء بنزرت متخصصة للمنتوجات النفطية، وأرصفة ميناء سوسة متخصصة للبضائع العامة، وأما أرصفة ميناء صفاقس متخصصة لمناولة البضائع المتعددة الاختصاصات كمواد البناء (الإسمنت المكيس والفل). أما أرصفة ميناء قابس متخصصة لمناولة المواد الخطرة، فيما أرصفة جرجيس فمتخصصة لتصدير الملح البحري او مناولة المواد البترولية البيضاء. اما أرصفة الموانئ في دولة الإمارات العربية المتحدة فتتمتع بأكثر من رصيف متخصص كالأرصفة النفطية والبالغة ١٠٣ رصيف، و٣٤٧ رصيفاً تجارياً، و٢٥٨ رصيفاً لتخزين البضائع العامة، و١٨٧ رصيفاً متنوع الاختصاص، و٤٤ رصيفاً مختص للأغراض العسكرية و٢١١ رصيفاً مختص لرسو سفن الصيد للمزيد ينظر: الأسدي، أسعد عباس هندي ، النقل البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة ومشاكله خلال المدة (١٩٧٠-٢٠٠١) دراسة في جغرافية النقل ، أطروحة دكتوراه ، كلية الآداب جامعة البصرة، ٢٠٠٥، ص١٣٥.

جدول (٥٠)

معيار كفاءة الأرصفة تبعاً لنوعها في الموانئ التجارية العراقية لعام ٢٠١٣

اسم الميناء	عدد الأرصفة	نوعها (الاختصاص)							الطاقة السنوية للرصيف ألف/طن	عمر الأرصفة	الاستخدام التالي(**)
		بضائع عامة	أوعية نمطية	سكر	حبوب	الدحرجة (RoRo)	نفطي	أسمدة فوسفاتية وبتروكيمياويات وحديد(*)			
أم قصر الشمالي	١٣	٩	٢	١	-	١	-	-	٥٥٠٠	٣٥	بضائع عامة
أم قصر الجنوبي	٩	٦	٢	-	١	-	-	-	٢٧٥٠	٥٠	بضائع عامة
خور الزبير	١١	٤	-	-	-	-	٣	٤	٥٦٣٩	٤٣	بضائع عامة
المعقل	١٥	٨	-	-	-	-	-	-	٢٠٠٠	٩٣	بضائع عامة
أبو فلوس	٣	٢	١	-	-	-	-	-	٧٥٠	٣٨	بضائع عامة
المجموع	٥١	٢٩	٥	١	١	١	٣	٤	١٦٦٣٩	-	-

المصدر: الدراسة الميدانية

(*) توجد ٧ أرصفة تستخدم حالياً لمرسى الجنائب والحفارات والساحبات وزوارق الخدمة البحرية في الموانئ التجارية العراقية.

(**) تستخدم حالياً لمناولة البضائع العامة كالإطارات والبطاريات والسكر والرز المكيس.

إذ يلاحظ من خلال معيار أنواع الأرصفة في الموانئ التجارية العراقية وطاقاتها الاستيعابية في عمليتا الشحن والتفريغ بلغ عددها (٢٩) رصيفاً لمناولة الحمولات العامة وخمسة أرصفة لمناولة الأوعية النمطية وثلاثة أرصفة نفطية وأربعة أرصفة تستعمل في تفريغ الأسمدة الفوسفاتية والبتروكيمياويات والحديد الإسفنجي بطاقة أجمالية سنوية تبلغ (١٦٦٣٩) طن، حيث يلاحظ من خلال معيار أنواع الأرصفة في الموانئ التجارية العراقية ان ميناء أم قصر الشمالي احتل المرتبة الأولى من حيث أنواع الأرصفة والتخصص حيث بلغت أنواع الأرصفة (١٣) أرصفة ذات الحمولات المتنوعة وشكل نسبة بلغت (٣١) %. في حين احتل ميناء أبي فلوس المرتبة الأخيرة في معيار تنوع الأرصفة والتخصص فبلغ عدد الأرصفة (٣) بحمولات متنوعة وشكل نسبة بلغت (٦,٩) % وإذا ما تم تصنيف الموانئ التجارية العراقية على أساس المرتبة لمعيار أنواع الأرصفة والاختصاص نجد أن ميناء أم قصر الشمالي احتل المرتبة الأولى في حين احتل ميناء المعقل المرتبة الثانية وذلك بسبب أنواع السفن التي تدخل الميناء ذات الحمولات المتنوعة، فمعظم حمولاتها من الاسمنت والإطارات والبطاريات. أما ميناء أم قصر الجنوبي فقد حصل على المرتبة الثالثة وميناء خور الزبير المرتبة الرابعة، في حين حصل ميناء أبي فلوس على المرتبة الخامسة بسبب محدودية الأرصفة التي يمتلكها وطاقاتها وقلة معدات المناولة جدول (٥١).

جدول (٥١)

المرتبة المعيارية لكفاءة أنواع الأرصفة والتخصص في الموانئ التجارية العراقية لعام ٢٠١٣

اسم الميناء	المرتبة(*)
أم قصر الشمالي	المرتبة الأولى
أم قصر الجنوبي	المرتبة الثانية
خور الزبير	المرتبة الثالثة
المعقل	المرتبة الرابعة
أبي فلوس	المرتبة الخامسة

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على بيانات جدول (٥٠)

(*) تم حساب المرتبة على أساس نوع الأرصفة والاختصاص.

٧. المساحة الكلية للموانئ

تختلف المساحات الكلية للموانئ التجارية العراقية من ميناء إلى آخر وعادة ما يظهر تأثيره على عدد الأرصفة وأطوالها وطاقاتها الاستيعابية حيث بلغت المساحة الكلية للموانئ التجارية العراقية بنحو(٩٢٤٤٥٨٣١٦) م٢ جدول (٥٢).

قد يلاحظ من خلال معيار المساحة الكلية للموانئ التجارية العراقية أن ميناء أم قصر الشمالي احتل المرتبة الأولى من حيث المساحة التي يشغلها والبالغة(٤٣٦٠٤٠٠٢٢) م٢ بنسبة بلغت(٤٧,٢) % في حين حصل ميناء أبي فلوس المرتبة الأخيرة والبالغة (١٣٣٤٣٣٧٦) م٢ بنسبة بلغت (١,٤)% وإذا ما تم تصنيف الموانئ التجارية العراقية نجد أن ميناء أم قصر الشمالي اخذ المرتبة الأولى من حيث المساحة التي يشغلها بهدف تصعيد الطاقة السنوية للأرصفة في عمليات الشحن والتفريغ في حين اخذ ميناء أم قصر الجنوبي المرتبة الثانية وحصل ميناء خور الزبير المرتبة الثالثة. أما ميناء المعقل فقد حصل على المرتبة الرابعة من حيث المساحة التي يشغلها، وميناء أبي فلوس فقد سجل المرتبة الخامسة وكما يبدو من الجدول (٥٣).

جدول (٥٢)

المساحة الكلية في الموانئ التجارية العراقية لعام ٢٠١٣

اسم الميناء	المساحة بالمتر المربع	النسبة المئوية %
أم قصر الشمالي	٤٣٦٠٤٠٠,٢٢	٤٧,٢
أم قصر الجنوبي	٢٤٢٧٨٩١,٤٣	٢٦,٣
خور الزبير	١٥٦٦٦٢٩,٥٩	١٦,٩
المعقل	٧٥٦٢٢٨,١٦	٨,٢
أبي فلوس	١٣٣٤٣٣,٧٦	١,٤
المجموع	٩,٢٤٤,٥٨٣,١٦	١٠٠

المصدر: وزارة النقل الشركة العامة لموانئ العراق، قسم الهندسة المدنية، الهندسة المدنية، مساحات الموانئ التجارية العراقية ميناء أم قصر الشمالي وميناء أم قصر الجنوبي وميناء خور الزبير وميناء المعقل وميناء أبي فلوس ٢٠١٣ . (بيانات غير منشورة).

جدول (٥٣)

المرتبة المعيارية لكفاءة المساحة في الموانئ التجارية العراقية لعام ٢٠١٣

اسم الميناء	المرتبة
أم قصر الشمالي	المرتبة الأولى
أم قصر الجنوبي	المرتبة الثانية
خور الزبير	المرتبة الثالثة
المعقل	المرتبة الرابعة
أبي فلوس	المرتبة الخامسة

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على بيانات الجدول (٥٢)

٨. الشؤون الإدارية

تعد الشؤون الإدارية أحد العوامل المهمة في العمليات والإجراءات المستندية، لتسهيل وانسياب حركة المناولة للبضائع (الحمامي،٢٠١٠، ٧٨) حيث تؤثر الشؤون الإدارية بشكل كبير على درجة كفاءة الموانئ من خلال الحدة في الروتين الذي يؤدي إلى عزوف السفن التجارية التي تصل الموانئ واستبداله بميناء آخر أكثر ديناميكية (Boon, 2000, 231) ولابد من تسهيل عمليات وإجراءات المستندية لتخليص البضاعة بسرعة لما للجهاز الإداري في الموانئ من دور كبير في تحسين سمعة الموانئ وإكسابه ميزة فلابد من توفر الخبرات الإدارية القادرة على التعامل بأكثر علمية وعملية من أجل الإسراع في الإجراءات المستندية للشاحنين والناقلين لاستمرار تعاملهم مع الموانئ (صنوفه، ٢٠٠٥، ١٨–٢٠) ان تنظيمات الشؤون الإدارية العالية الكفاءة تؤدي في انخفاض تكاليف مناولة البضائع لأن اضطرار السفن التي تقصد عدة موانئ يحملها المزيد من التكاليف، فقد يتحمل الشاحن والناقل جزءاً كبيراً من الخطأ إذا قدم البضائع والسلع بطريقة ينتج من خلالها الزيادة أو النقصان في حجم البضائع المناولة ومراعاة الدقة في الأوزان وإثبات البضائع في المنافيست واستلام وثيقة الشحن وإرسال الإجراءات المستندية ودفع الإيرادات وبذل الجهد في سرعة شحن وتفريغ السفن حال تواجدها بالميناء وإخطار وكلاء الشحن والناقلين في الموانئ إلكترونياً للاستلام قبل وصول السفينة دون تأخرها في الرصيف (عنبر، ٢٠١٠، ٢٥) حيث لجأت سلطة

موانئ دبي إلى استعمال تقنية التبادل الالكتروني بدلاً من النظام الورقي من خلالها تتم عملية تسليم من الشاحن أو الناقل المستندات اللازمة لإنجاز المعاملة خلال(٤٥) دقيقة من استلامها عن طريق نظام التسليم الالكتروني والمكون من مخطط شحن السفينة (pay plan)الكتروني والمتضمن المعلومات التفصيلية عن البضائع التي تحملها السفينة كمواقع والأوزان وأرقام الشحنة وأنواعها فضلاُ عن المعلومات عن موانئ التحميل و التفريغ التي ستمر بها السفينة (الأمم المتحدة، ٢٠٠١، ١٣) حيث أدى ذلك إلى تزايد الخطوط الملاحية العالمية إلى دبي والبالغة ١٣١ خطاً ملاحياً عالمياً لعام ٢٠١٣ (الحمامي، ٢٠٠٢، ٤) فقد بلغ الخدمة الالكترونية أكثر من(٧٥٠) الداعمة للتجارة في نافذة واحدة مما أدى إلى تعزيز دور قطاع النقل البحري الإماراتي في سلسلة التوريد وتصل عدد الشركات بحدود (٨٥) الف شركة تستعمل حالياً هذا النظام في عمليات الإجراءات المستندية مما يتيح عملية نقل البضائع بالعبور خلال من(٢-٣) أيام في دول مجلس التعاون الخليجي (اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، ٢٠١٢، ١٨٣). وكما بلغ عدد العاملين في الشؤون الإدارية في ميناء طرابلس بنحو (٥٩١) بمختلف المستويات التعليمية فأثر في الإجراءات المستندية والتي تصل المدة إلى أكثر من (٤٨) يوماً (الدمنهوري، ٢٠٠٨، ٦٣) وإذا ما طبقنا الدرجة المعيارية للشؤون الإدارية على الموانئ التجارية العراقية يظهر لنا أن الموانئ التجارية العراقية تمتلك أعداداً من العاملين في الشؤون الإدارية حسب الجنس في الموانئ التجارية العراقية بنحو(١٢٤١) موزعين على الموانئ التجارية العراقية جدول (٥٤) حيث نلاحظ من خلال معيار الشؤون الإدارية أن ميناء خور الزبير اخذ المرتبة الأولى من حيث أعداد العاملين في الشؤون الإدارية إذ بلغ عددهم (٢٧٨) بنسبة بلغت (٢٢,٤) % في حين حصل ميناء أبي فلوس المرتبة الأخيرة حيث بلغ عدد العاملين في الشؤون الإدارية (٢٢٢) وشكل نسبة بلغت (١٧,٩) %. وإذا تم تصنيف الموانئ التجارية العراقية على أساس المرتبة المعيارية لمعيار العاملين في الشؤون الإدارية نجد أن ميناء خور الزبير أخذ المرتبة الأولى مما انعكس في سرعة انجاز الإجراءات المستندية والتي تصل بنحو(٦) ساعات بعد رسو السفن على الرصيف في حين أخذ ميناء أم قصر الشمالي المرتبة الثانية وفي حين وحصل ميناء المعقل على المرتبة الثالثة

وميناء أم قصر الجنوبي المرتبة الرابعة وميناء أبي فلوس احتل المرتبة الخامسة من حيث العاملين في الشؤون الإدارية، جدول (٥٥)، والاختلاف يرجع في عزوف العديد من الإداريين العمل في هذه الموانئ واغلبها من الإناث ومن ثّم يظهر دور الإجراءات المستندية للشؤون الإدارية في الموانئ الأثر الواضح في جميع الخدمات كالشحن والتفريغ والتخزين فضلاً عن الخدمات الملاحية، فعلى الرغم من تقدم أنظمة الشحن والتفريغ في اغلب الموانئ إلا ان الاعتماد على الشؤون الإدارية مازال قائماً في الموانئ التجارية العراقية، إذ يمثل العمل الإداري في ميناء خور الزبير يؤدي دوراً واضحاً لأنه يعد من الموانئ الصناعية والتجارية ويتمتع بموصفات الإدارية الناجحة والتنظيم الجيد داخل الميناء وبالأخص في عمليتي الشحن والتفريغ والتخزين مما احتل المرتبة الأولى في حين احتلت الموانئ الأخرى المرتب الثانية والثالثة والرابعة والخامسة على التوالي المحدودية التنظيم الإداري الجيد ومن ثم انعكس على حجم السفن القادمة إلى الموانئ التجارية العراقية والذي يعرضها في بعض الأشهر إلى الركود في حركة السفن فضلاً عن إتباع الطرق التقليدية المملة في التعامل الإداري دون استخدام الأساليب الحديثة في الإدارة وثم تفاقم التعقيدات الإدارية لفقدان ثقتها بنفسها لعدم الاستقرار الإداري للموانئ تاركة تداعياتها السلبية على شكل تراكمات مستورثة متفاعلة مع الظروف الراهنة (الحمامي، ٢٠٠٦، ١١١).

جدول (٥٤)

أعداد العاملين في الشؤون الإدارية للموانئ التجارية العراقية لعام ٢٠١٣

اسم الميناء	العاملين في الشؤون الإدارية	النسبة المئوية%
أم قصر الشمالي	٢٥٦	٢٠,٦
أم قصر الجنوبي	٢٣١	١٨,٦
خور الزبير	٢٧٨	٢٢,٤
المعقل	٢٥٤	٢٠,٥
أبي فلوس	٢٢٢	١٧,٩
المجموع	١٢٤١	١٠٠

المصدر: وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم الشؤون الإدارية والمالية، أعداد العاملين في الشؤون الإدارية في الموانئ التجارية العراقية، التخطيط والمتابعة ٢٠١٣.

جدول (٥٥)

المرتبة المعيارية لكفاءة العاملين في الشؤون الادارية في الموانئ التجارية العراقية ٢٠١٣

اسم الميناء	المرتبة
خور الزبير	المرتبة الأولى
أم قصر الشمالي	المرتبة الثانية
المعقل	المرتبة الثالثة
أم قصر الجنوبي	المرتبة الرابعة
أبي فلوس	المرتبة الخامسة

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على بيانات جدول (٥٤)

فضلاً عن تعدد الأجهزة الإدارية والرقابية والأمنية والتي تتبع جهات مختلفة ولا تخضع لإدارة الميناء كالجيش والشرطة، إذ ان اختصاصها يمس العمل اليومي بالموانئ من خلال كثرة المستندات والموافقات التي تطلبها هذه الجهات بخصوص إطلاق البضائع كالإجراءات الأمنية بخصوص الحجر الزراعي والصحي والبيطري والجوازات والجمارك والمكاتب الأمنية والوكالات البحرية والنقل البري (فهد، ٢٠٠٥، ١٣١) كما إن قانون تأسيس الشركة العامة للموانئ العراقية رقم(٩)أكتوبر لسنة (١٩١٩) ينص في أحد بنوده في الموانئ ولاسيما في ميناء أم قصر الشمالي والجنوبي والمعقل وأبي فلوس يحدث فيه العديد من التداخلات في الاختصاصات بين الجهات العاملة والشؤون الإدارية، فضلاً عن حدوث ازدواجية في العمل الإداري وتناقض في الصلاحيات والقرارات فيما بينها مما يخلق بعض المشكلات للسفن التي تقصد هذه الموانئ كسمعة الميناء والذي يظهر في حجم السفن القادمة إلى الموانئ ويعرضها إلى ركود في حركة السفن من خلال عوائق انسياب حركة الدورة المستندية الناجمة عن كثرة وتشعب الإجراءات المستندية، وثم استحواذ إدارة الكمارك على الجزء الأكبر من الإجراءات المستندية فضلاً عن الإجراءات الروتينية الأخرى كالمختبرات وأجهزة السيطرة النوعية والمتبعة الأساليب التقليدية في الإجراءات المستندية المتبعة في الشؤون الإدارية دون الأساليب الحديثة المتبعة في الموانئ التجارية المجاورة،إذ يتسبب في طول فترة انتظار السفن على الأرصفة ولمدة تتراوح مابين(٣-٢٢) يوماً مما يؤدي إلى تذمر

الوكلاء البحريين والعزوف عن التعامل معها وإن كانت لديهم حمولات مباشرة في الموانئ التجارية العراقية .

٩. الشؤون المالية

تعد الاستيفاء العوائد والأجور الخاصة بعمليات المناولة (الشحن والتفريغ) أحد العوامل المهمة في تصعيد الطاقات المناولة من خلال الإنفاق على صيانة الآلات والمعدات المناولة وبناء الأرصفة وخدمات إصلاح السفن فضلاً عن إلى الإنفاق على تطوير البنية التحتية للموانئ (بدوي،٢٠٠٧، ٨١) وقيام الموانئ بتوفير المواد والمعدات اللازمة لإدامة نشاطاتها من خلال الإيرادات المتحققة من الرسوم المستوفية من الشحن والتفريغ والإرساء والدلالية والإرشاد والقطر (مرغاد،٢٠٠٥، ٢٠) فقد بلغت الإيرادات المتحققة لدولة الإمارات العربية المتحدة بنحو(٣٣٢) مليوناً دولار والمملكة العربية السعودية بلغت ٨٥٥ مليون دولار لسنة (٢٠١٣) لنمو حجم المناولة للبضائع والإيرادات المتحققة من خلال عمليات تشغيل لمعدات الثابتة والمتحركة ، بلغت بمقدار (١,٥٢٤) مليار دولار لموانئ دولة الإمارات العربية المتحدة و ٤٤٤,٩٣٤ مليون دولار لموانئ المملكة العربية السعودية لسنة (٢٠١٣) جدول (٥٦). وإذا ما طبقت الدرجة المعيارية لاستيفاء العوائد والأجور للمناولة على الموانئ التجارية العراقية تبين لنا بان الموانئ التجارية العراقية تستوفي الإيرادات من خلال استيفاء العوائد والأجور من عمليات مناولة للبضائع والسلع المتنوعة والرسوم المستوفية من رسو السفن الواصلة الى الموانئ العراقية فضلاً عن عمليات الدلالية والقطر البحري المختلفة تبعاً لنوع البضائع والسلع المناولة وحمولات السفن (الطنية). وإذا ما طبقنا الدرجة المعيارية للإيرادات في الموانئ التجارية العراقية والتي بلغت (٢٢٩٥٣٤٣٣٣٧٨٥) مليون دينار عراقي جدول (٥٧) حيث نلاحظ من خلال معيار الإيرادات المتحققة من الموانئ أن ميناء أم قصر الشمالي اخذ المرتبة الأولى من حيث الإيرادات المستوفية من العوائد والأجور وذلك لطاقتها الاستيعابية في المناولة حيث بلغت الإيرادات المستوفية بنحو (١٧٩١١٣١٢٢٦٢٦) مليون دينار عراقي وشكلت نسبة بلغت(٧٨) % في حين اخذ ميناء أبي فلوس المرتبة الأخيرة في معيار الإيرادات المستوفية من

العوائد والأجور وذلك لانخفاض طاقتها الاستيعابية في المناولة حيث بلغت الإيرادات المستوفية بنحو (٣٤٢٦٢٤٧٠٣٣) مليون دينار عراقي وشكلت نسبة بلغت (١,٥) %.

جدول (٥٦)

الإيرادات المتحققة من استيفاء العوائد والأجور في الموانئ الخليجية لعام ٢٠١٣

اسم الميناء	الدولة	الإيرادات المناولة (مليون/دولار)
موانئ دبي	الإمارات	٣٣٢١٣١٥٦٦
موانئ البحرين	البحرين	١١٥١٥٢٠
موانئ السعودية	المملكة السعودية	٨٥٥٩٥٤٤٩
موانئ قطر	قطر	١٢٢٧٤٥٣
موانئ الكويت(*)	الكويت	٣٤٠٣٧٣٠٤
موانئ سلطنة عمان	سلطنة عمان	٣٤٣٣٢٢١
موانئ العراق التجارية	العراق	١٩١٢٧٨٦١١٤

المصدر : التقرير الاقتصادي العربي الموحد، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لفرعي آسيا، النشرة الإحصائية للدول العربية، الأمم المتحدة، نيويورك، ٢٠١٣، ص١١٤.

جدول (٥٧)

الإيرادات المالية في الموانئ التجارية العراقية لعام ٢٠١٣

اسم الميناء	الإيرادات المستوفية من عمليات المناولة القيمة /مليون دينار عراقي
أم قصر الشمالي	١٧٩١١٣١٢٢٦٢٦
أم قصر الجنوبي	١٥٤٨٩١١٤٦٢٥
خور الزبير	٢٥٣١٢٨٢٥٥٣٨
المعقل	٦١٩٣٠٢٣٩٦٣
أبي فلوس	٣٤٢٦٢٤٧٠٣٣
المجموع	٢٢٩٥٣٤٣٣٣٧٨٥

المصدر من عمل الباحث بالاعتماد على :

١- وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم المالية، شعبة الإيرادات (العوائد والأجور)، (بيانات رسمية غير منشورة)، ٢٠١٣، ص بلا.

٢- وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم التدقيق والرقابة الداخلية، شعبة العوائد والأجور، (بيانات رسمية غير منشورة)، ٢٠١٣ ، ص بلا .

(*)Stat of Kuwait, Central Stat is Fiscal Bureau, Annual Stat is Tical Bulletin of Transport. Issue 32. Kuwait 2013. p.p. 214 .

إذا تم تصنيف الموانئ التجارية العراقية على أساس المرتبة المعيارية لمعيار الاستيفاء العوائد والأجور من عمليات المناولة نجد أن ميناء أم قصر حصل المرتبة الأولى وميناء خور الزبير المرتبة الثانية لسعة عمليات المناولة للبضائع في حين حصل ميناء أم قصر الجنوبي المرتبة الثالثة وميناء المعقل المرتبة الرابعة فيما أخذ ميناء أبي فلوس المرتبة الخامسة لضعف طاقة المناولة جدول (٥٨) .

جدول (٥٨)

المرتبة المعيارية لكفاءة الإيرادات المتحققة في الموانئ التجارية العراقية لعام ٢٠١٣

اسم الميناء	المرتبة(*)
أم قصر الشمالي	المرتبة الأولى
خور الزبير	المرتبة الثانية
أم قصر الجنوبي	المرتبة الثالثة
المعقل	المرتبة الرابعة
أبي فلوس	المرتبة الخامسة

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على بيانات جدول (٥٧)

١٠. سرعة انجاز العمل (الشحن والتفريغ)

إن السفن تحقق أرباحاً ومدخولاً مالية عند إبحارها، أما عندما تكون متوقفة في الموانئ للمناولة فإنها لا تحقق أي مدخولات، فعندما يقدم الميناء أفضل الخدمات للمناولة وتقليل الزمن المستغرق في الإجراءات المستندية يعكس بقاء السفن في الميناء مما يقلل من الخسائر الناتجة عن مدة انتظارها (المالكي، ٢٠٠٦، ٧٠) حيث ان الوقت المستغرق في شحن البضاعة وتفريغها في الموانئ اخذ يشكل أهم سمات التطور الاقتصادي، فكلما كانت عمليتا الشحن والتفريغ سريعة كلما كانت حركة السفن التجارية في ذلك الميناء أكثف وأكثر حيث أن الوكلاء البحريين يفضلون التعامل مع الموانئ التجارية الأكثر سرعة في عمليتي الشحن والتفريغ لتقليل نسبة الخسارة المادية المستوفية التي يدفعها الوكلاء البحريين والناتجة عن طول فترة الانتظار لتأخر السفن في الموانئ (الاسدي، ٢٠١١، ٣٣٣) حيث لا يتعدى الوقت المستغرق لعمليات المناولة للسفن في الموانئ

(*) تم حساب المرتبة وفقاً للإيرادات المتحققة من عمليات الاستيفاء العوائد والأجور من البضائع والسفن القادمة الى الموانئ التجارية العراقية.

الإماراتية سوى (٣٠) دقيقة، إذ يتم شحن وتفريغ مابين (٢٠٠-٢٥٠) حاوية خلال (٦٠) دقيقة وفترة بقاء السفينة في الميناء تستغرق بذلك ٢٤ ساعة جدول (٥٩).

جدول (٥٩)

المدة المستغرقة في عمليتي الشحن والتفريغ في الموانئ الخليجية لعام ٢٠١٣

اسم الميناء	عدد أيام (الوقت/ساعة)	
	الشحن	التفريغ
الإمارات العربية المتحدة(*)	٢٤	٢٤
دولة البحرين	٢٤	٧٢
دولة الكويت	٤٨	٧٢
سلطنة عُمان	٧٢	٩٦
المملكة العربية السعودية	٩٦	٧٢
قطر	٩٦	٩٦
العراق	٤٨	٩٦

المصدر:

1- **Uncted Secretariat: Review of Maritime Transport, United Nations, New York: Geneva .2012-2013**

إن سرعة إنجاز الأعمال الخاصة بالشحن والتفريغ هي إحدى الصفات الأساسية للموانئ الناجحة في العالم حيث يقاس مدى تقدم الميناء وكفاءته بالدرجة الأساس على الوقت الزمني الذي تقضيه السفينة داخل الميناء،فكلما كانت سرعة انجاز العمل الخاص بالشحن والتفريغ قليلة كان ذلك أفضل للمستثمرين والوكلاء البحريين الذين يبحثون عن الأرباح، وكلما كانت مدة بقاء السفينة داخل الميناء فإن ذلك يترتب عليه ضرائب تفرض على السفينة بسبب طول مدة بقائها في الموانئ وهذا معمول به في الموانئ التجارية العراقية حيث ان بقاء السفينة مدة طويلة يعكس تأثيرها على السفن الأخرى حيث يزيد من مدة انتظارها في محطة الدلالية البحرية وعند مدخل الميناء (الجبوري والشاوي، ٢٠١٤، ٣١٤) ويؤثر على مستويات حجم المناولة والتلف بالبضائع وهذا بدوره يؤثر في انخفاض التأمين على البضائع طبقاً لحركة التداول ، فضلاً عن تأثيره على عمق الأرصفة في داخل الميناء لتراكي السفينة لمدة طويلة حيث يؤدي إلى كثرة الترسبات والطمى في الأرصفة مما يتطلب حفرها لتأمين غاطس للسفن الواصلة إلى الميناء ويبدو تأثيره في اقتصاديات تشغيل الميناء والسفينة من جهة ودرجة الثقة بالميناء من جهة أخرى (Bieraan and Amidit, 2000, 231).

(*) مقابلة شخصية مع الكابتن البحري لسفينة مطاف ستار بتاريخ ٢٠١٣/١١/١٠ الراسية في ميناء المعقل الوقت ١١,٣٠.

إن سرعة انجاز الأعمال الخاصة بالشحن والتفريغ في الموانئ التجارية العراقية تتفاوت من ميناء لآخر وكما هو واضح في الجدول (٦٠)، إذ نجد أن ميناء أم قصر الشمالي احتل المرتبة الأولى في سرعة أعمال الشحن حيث بلغت مدة انجاز أعمال الشحن (٦٠) ساعة وذلك يعود إلى أعداد الرافعات والحاضنات المستعملة في عمليات شحن الحاويات والبضائع العامة فضلاً عن السرعة في انجاز الإجراءات المستندية في داخل الميناء وعادة ما تفضل الحاويات في عملية الشحن استجابة لحاجة الشاحنين والناقلين (كاظم وجعفر،٢٠٠٥، ٢٣) حيث ينخفض الوقت المستغرق للتفريغ والتي بلغت (٢٤)ساعة وشكلت نسبة بلغت(١٣,٩)% أما ميناء أم قصر الجنوبي فقد احتل المرتبة الثانية في سرعة انجاز أعمال التفريغ حيث بلغت المدة المستغرقة لإنجاز عمليات التفريغ للحاويات والحمولات المتنوعة (٨٥) ساعة وشكلت نسبة بلغت (١٩,٧)% وذلك يعود إلى تناقص أعداد الرافعات والحاضنات والآلات والمعدات المستعملة في التفريغ وكثرة عطلاتها. أما ميناء أبي فلوس فقد احتل المرتبة الثالثة في سرعة انجاز أعمال التفريغ والتي بلغت(٩٤) ساعة وشكل نسبة بلغت (٢١,٨) % وذلك يعود إلى انخفاض في حجم حمولات السفن الراسية فيه والتي لا تتجاوز حمولاتها عن(١٥٠٠) طن مما يزيد من سرعة تفريغها.

الجدول (٦٠)

الوقت المستغرق في انجاز أعمال التفريغ في الموانئ التجارية العراقية (الوقت/ساعة) لعام ٢٠١٣

اسم الميناء	الحاويات	الحمولات العامة	المجموع
أم قصر الشمالي	٢٤	٣٦	٦٠
أم قصر الجنوبي	٤٨	٣٧	٨٥
خور الزبير(*)	–	٩٦	٩٦
المعقل(**)	–	٩٧	٩٧
أبي فلوس	٢٢	٧٢	٩٤
المجموع	٩٤	٣٣٨	٤٣٢

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على الدراسة الميدانية.

(*) لا يوجد أرصفة متخصصة للحاويات.

(**) الحمولات على السفن المتوقع وصولها تعتمد على غاطس الأرصفة والممر الملاحي ومدى صيانة واجهاتها البحرية وجود عائق ملاحي كجسر التنومة يمنع دخول السفن الواصلة إلى ميناء المعقل بشكل مستمر حيث يفتح في أوقات محددة خلال أيام الأسبوع فضلاً عن وجود الغوارق أمام واجهات الأرصفة مما يتعذر دون وصول السفن ذات الشحنات الكبيرة.

أما ميناء أبي فلوس فقد احتل المرتبة الثالثة في سرعة انجاز أعمال التفريغ والتي بلغت (٩٤) ساعة وشكل نسبة بلغت (٢١,٨) % وذلك يعود إلى انخفاض في حجم حمولات السفن المتراكية فيه والتي لا تتجاوز حمولاتها عن(١٥٠٠) طن مما يزيد من سرعة تفريغها. أما ميناء خور الزبير فقد احتل المرتبة الرابعة في سرعة عمليات التفريغ التي بلغت(٩٦) ساعة بنسبة بلغت ٢٢,٢% ويرجع السبب في ذلك التأخر في سرعة إنجاز الإجراءات المستندية وارتفاع حجم الحمولات السفن المتراكية في الميناء فضلاً عن انه لا يوجد رصيف تخصصي لتفريغ الحاويات وارتفاع أعداد الرافعات العاطلة واستعمال رافعات السفينة مما يزيد الوقت المستغرق في عملية التفريغ فمعظم الحالات يستعمل الجهد العضلي في التفريغ أما ميناء المعقل فقد احتل المرتبة الأخيرة حيث بلغت مدة انجاز عمليات التفريغ(٩٧) ساعة وشكلت نسبة بلغت (٢٢,٥) % ويرجع السبب في ذلك إلى أسباب عدة منها:

أولاً: كثرة الغوارق في شط العرب وانخفاض الغاطس (الأعماق).

ثانياً: جميع معدات التفريغ عاطلة عن العمل.

ثالثاً: وجود المعوقات الملاحية كجسر التنومة مما يزيد من فترة انتظارها مما يكون له انعكاسات سلبية على تأخر في انتظار السفن ويترتب عليه دفع مبالغ نتيجة للتأخير، وهذا ما يعطي انطباعاً لملاك السفن في الرحلات اللاحقة إلى القدوم والتردد إلى مثل هذه الموانئ جدول (٦١).

جدول (٦١)

المرتبة المعيارية للوقت المستغرق في عملية التفريغ في الموانئ التجارية العراقية لعام ٢٠١٣

اسم الميناء	المرتبة
ام قصر الشمالي	المرتبة الأولى
ام قصر الجنوبي	المرتبة الثانية
ابي فلوس	المرتبة الثالثة
خور الزبير	المرتبة الرابعة
المعقل	المرتبة الخامسة

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على بيانات جدول (٦٠)

أما سرعة انجاز الأعمال الخاصة بالشحن في الموانئ التجارية العراقية تتفاوت من ميناء إلى آخر كما في الجدول (٦٢) حيث نجد أن ميناء أم قصر الشمالي أحتل المركبة الأولى في

عملية الشحن بالنسبة للأوعية النمطية (الحاويات الفارغة) حيث بلغت المدة المستغرقة للشحن(٢٤) (الوقت/ساعة) شكل نسبة بلغت١٠%.

جدول (٦٢)

الوقت المستغرق لانجاز أعمال الشحن في الموانئ التجارية العراقية (الوقت/ساعة) ٢٠١٣

اسم الميناء	حاويات فارغة	الحمولات العامة	المجموع
أم قصر الشمالي	٢٤	–	٢٤
أم قصر الجنوبي	–	–	–
خور الزبير	–	٤٨	٤٨
المعقل	–	٧٢	٧٢
أبي فلوس	–	٩٦	٦٩
المجموع	٢٤	٢١٦	٢٤٠

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على الدراسة الميدانية.

في حين حصل ميناء خور الزبير وميناء المعقل وميناء أبي فلوس المراتب الثانية والثالثة والرابعة على التوالي إذ بلغ إجمالي الوقت المستغرق في عملية الشحن(٢١٦) (الوقت/ساعة) وشكلت نسبة إجمالي بلغت (٩٠) %ويعتمد ذلك في توفر ونوع البضاعة المشحونة وكميتها واغلبها من مادة التمر وعرق السوس والمنتوجات الحيوانية كالأصواف والجلود في أغلب الأشهر جدول (٦٣).

جدول (٦٣)

المرتبة المعيارية لكفاءة الموانئ التجارية العراقية تبعاً لمعيار الوقت المستغرق لشحن البضائع (الوقت/ساعة) لعام ٢٠١٣

اسم الميناء	المرتبة
أم قصر الشمالي	المرتبة الأولى
أم قصر الجنوبي[*]	المرتبة الثانية
خور الزبير	المرتبة الثالثة
المعقل	المرتبة الرابعة
أبي فلوس	المرتبة الخامسة

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على جدول (٦٢)

[*] يتم في ميناء أم قصر الجنوبي والشمالي في عملية تفريغ الحمولات العامة والأوعية النمطية (الحاويات) واسترجاع الحاويات الفارغة بعد إكمال الإجراءات المستندية من الجهة المسؤولة كالكمارك والموانئ والوكالات البحرية لإعادة تصديرها من خلال رصيف٢١في ميناء أم قصر الشمالي لأنه يحتوي على معدات تخصصيه (الحاضنات).

١١. المعدات والقطع البحرية

تعد المعدات والقطع البحرية من أهم الأنشطة والتسهيلات في مجال الخدمات المقدمة للسفن داخل الميناء الواحد ، والتي ترفع بمقدمي ومشغلي هذه الأنشطة البحرية كساحبات القطر والحفارات وزوارق الربط والإطفاء إلى التطور الدائم لتحقيق مستوى خدمات أفضل في داخل الميناء ما يعكس دور أداء الموانئ وكفاءتها (حسان، ٢٠٠٦، ٣١٦) ، اذ تختلف الخدمات والتسهيلات البحرية من ميناء لآخر تبعاً لإدارة الميناء وأسلوب الأداء والسفن القادمة إليها وقدرتها الحصانية ، كالساحبات المستعملة في الإرساء والإقلاع والدلالة البحرية للسفن القادمة و المغادرة والإرشاد البحري، فقد بلغت عدد المعدات و القطع البحرية في موانئ دولة الإمارات العربية المتحدة بنحو (٦٥) وحدة بحرية بقدرات تتراوح ما بين (٢٠٠-٥٠٠٠) قدرة حصانية(الهيئة العامة لدائرة الموانئ الاماراتية ، ٢٠١٢ ، ٤) و٧٣ قطعة بحرية في موانئ المملكة العربية السعودية بقدرة حصانية بلغت(٢٥٠٠) حصان (الهيئة العامة لدائرة موانئ المملكة العربية السعودية ٢٠١٢ ، ٢٣-٧١) و ٢١ وحدة بحرية بقدرة حصانية بلغت١٥٠٠-٢٠٠٠ حصان في موانئ جمهورية مصر العربية (الهيئة العامة لموانئ البحر المتوسط ، ٢٠١٣ ، ١٤) كما بلغ عدد الوحدات البحرية في ميناء طرطوس السوري (٧) وحدات بحرية بقدرة حصانية بلغت(١٠٨٠) حصان (عناد،٢٠١٠، ٤٢٧) إذا ما طبقت الدرجة المعيارية للمعدات البحرية على الموانئ التجارية العراقية يظهر لنا ان الموانئ التجارية العراقية تملك أعداداً من الساحبات المستعملة في تقديم الخدمات للسفن القادمة للموانئ كالإرساء والإقلاع والتزويد بالوقود والماء فضلاً عن عمليات الإرشاد في داخل القنوات والممرات الملاحية المختلفة الطاقات وكما هو في جدول (٦٤) حيث نلاحظ من خلال معيار الساحبات ان ميناء أم قصر الشمالي احتل المرتبة الأولى من حيث أعداد الساحبات وقدرتها في الإرساء والمغادرة والدلالة والإرشاد والتي بلغت(٩) ساحبات بقدرة عملية بلغت (٤٠٠٠) حصان وبنسبة بلغت(٤٥) % ويرجع السبب في ذلك إلى ارتفاع السفن القادمة إلى ميناء أم قصر الشمالي أما ميناء ام قصر الجنوبي وقد بلغت أعداد الساحبات ٧ ساحبات بحرية تستعمل للغرض نفسه وبقدرة حصانية (٢٥٠٠) حصان وبنسبة بلغت(٣٥) % ويرجع السبب في ذلك إلى انخفاض

أعداد السفن القادمة إلى الميناء. أما ميناء خور الزبير فقد بلغ عدد الساحبات فيه (٤) ساحبات بقدرة (١٥٠٠) حصان بنسبة بلغت (٢٠) % ويرجع إلى حجم السفن التي تصل الميناء من حيث حمولاتها البالغ (٢٠٠٠-٣٥٠٠) طن.

جدول (٦٤)

أعداد الساحبات المستعملة في انجاز عمليات الإرساء والإقلاع والإرشاد في الموانئ التجارية العراقية (القدرة/حصان) لعام ٢٠١٣

اسم الميناء	الساحبات البحرية (القدرة/حصان)	العاملة	العاطلة	المجموع
أم قصر الشمالي	٤٠٠٠	٧	٢	٩
أم قصر الجنوبي	٢٥٠٠	٥	٢	٧
خور الزبير	١٥٠٠	٣	١	٤
المعقل(*)	٠	٠	٠	٠
أبي فلوس	٠	٠	٠	٠
المجموع	٨٠٠٠	١٥	٥	٢٠

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على الدراسة الميدانية.

وإذا ما صنفت الموانئ التجارية العراقية على أساس المرتبة المعيارية للساحبات نجد ان ميناء أم قصر الشمالي احتل المرتبة الأولى وميناء أم قصر الجنوبي احتل المرتبة الثانية في حين احتل ميناء خور الزبير المرتبة الثالثة من حيث أعداد الساحبات العاملة في الميناء جدول (٦٥).

(*) ميناء المعقل وميناء أبي فلوس لا يوجد ساحبات للذهاب والإياب والاعتماد فقط على المرشد البحري في الدلالة والإرشاد البحري في الدخول والخروج.

جدول (٦٥)

المرتبة المعيارية لكفاءة الساحبات في موانئ العراق التجارية لعام ٢٠١٣

اسم الميناء	المرتبة
أم قصر الشمالي	المرتبة الأولى
أم قصر الجنوبي	المرتبة الثانية
خور الزبير	المرتبة الثالثة
المعقل	٠
أبي فلوس	٠

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على جدول (٦٤)

وإذا ما طبقت الدرجة المعيارية على الحفارات البحرية في الموانئ التجارية العراقية وطاقاتها الاستيعابية في عمليات الحفر لتوفير غاطس مناسب في مداخل الموانئ وواجهات الأرصفة لتؤمن سلامة دخول وخروج السفن التجارية المحملة بالبضائع المختلفة والبالغة (١١) حفارة جدول (٦٦) حيث يلاحظ من خلال معيار الحفارات البحرية إن ميناء أم قصر الشمالي احتل المرتبة الأولى من حيث أعداد الحفارات وطاقاتها الاستيعابية للحفر حيث بلغت عددها (٧) حفارات وشكلت نسبة بلغت(٦٣,٦)% وذلك يرجع إلى ارتفاع كميات الطمى(الترسبات الطينية) في نهر أم قصر رقم (١) كونه مغلقاً فيتسبب في تراكم الترسبات الطينية فيه والتي يبلغ معدلها (٢,٣) مليون م٣ (دانيدا، ٢٠٠٩ ، ٢٢) ، إذ تعد إحدى العقبات المهمة في التشغيل الاقتصادي للموانئ في حين احتل ميناء أبي فلوس المرتبة الأخيرة في معيار الحفر حيث بلغ عدد الحفارات (١) وشكل نسبة بلغت (٩,١) % ويرجع السبب إلى عدم وجود اتفاق لحفر مدخل ميناء أبي فلوس والميناء مع الجانب الإيراني فتسبب في ارتفاع كميات الترسبات التي تزيد عن (٤,١٠) مليون م٣ مما شكل عائقاً أمام دخول وخروج السفن التي تصل مينائي أبي فلوس والمعقل فضلاً عن صغر حجم السفن التي لا تزيد حمولاتها عن ألف طن لتؤمن سلامة دخولها.

جدول (٦٦)

أعداد الحفارات البحرية المستعملة في انجاز عمليات الحفر في الموانئ التجارية العراقية لعام ٢٠١٣

اسم الميناء	أعداد الحفارات		المجموع	إجمالي قدرتها الاستيعابية للحفر ألف متر مكعب
	عاملة	عاطلة		
أم قصر الشمالي	٤	٣	٧	٩٠٢٠
أم قصر الجنوبي	٠	٠	٠	٠
خور الزبير	٢	١	٣	١٩٠٠
المعقل	٠	٠	٠	٠
أبي فلوس	١	٠	١	١٩٨
المجموع	٧	٤	١١	١١١١٨

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على الدراسة الميدانية.

وإذا تم تصنيف الموانئ التجارية العراقية على أساس المرتبة المعيارية لمعيار الحفارات البحرية التي يمتلكها نجد أن ميناء أم قصر الشمالي احتل المرتبة الأولى في أعداد الحفارات المتراكية في حين احتل ميناء أم قصر الجنوبي صفر لعدم وجود حفارات بحرية متخصصة والمعتمد على الحفارات المتراكية في ميناء أم قصر الشمالي في صيانة المدخل وواجهات الأرصفة في حين احتل ميناء خور الزبير المرتبة الثانية في الحفارات المتراكية لصيانة الممر الملاحي وواجهات الأرصفة أم ميناء المعقل يفتقر إلى الحفارات المتراكية في حين احتل ميناء أبي فلوس المرتبة الأخيرة من حيث أعداد الحفارات العاملة في الجدول (٦٧).

جدول (٦٧)

المرتبة المعيارية لكفاءة الحفارات العاملة في الموانئ التجارية العراقية لعام ٢٠١٣

اسم الميناء	المرتبة
أم قصر الشمالي	المرتبة الأولى
أم قصر الجنوبي	٠
خور الزبير	المرتبة الثانية
المعقل	٠
أبي فلوس	المرتبة الثالثة

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على جدول (٦٦).

إذا طبقنا الدرجة المعيارية لزوارق الخدمة على الموانئ التجارية العراقية يظهر لنا أن الموانئ التجارية العراقية تمتلك أعداداً من الزوارق المختلفة الاستعمال والبالغة٢١ زورقاً وكما يبدو من الجدول (٦٨).

جدول (٦٨)

أعداد الزوارق البحرية(*) المستعملة في انجاز عمليات الخدمة في الموانئ التجارية العراقية لعام ٢٠١٣

اسم الميناء	المجموع	الزوارق البحرية		استعمالها
		العاملة	العاطلة	
أم قصر الشمالي	١١	٧	٤	نقل أرزاق وطواقم الحفارات والمسح البحري
أم قصر الجنوبي	٤	٢	٢	نقل أرزاق وطواقم الحفارات
خور الزبير	٣	١	٢	نقل أرزاق وطواقم الملاحة والحفارات
المعقل	٢	١	١	الملاحة البحرية
أبي فلوس	١	١	٠	الملاحة البحرية
المجموع	٢١	١١	١١	٠

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على الدراسة الميدانية.

إذ نلاحظ من خلال معيار أعداد الزوارق الخدمية إن ميناء أم قصر الشمالي احتل المرتبة الأولى من حيث أعداد الزوارق و البالغة عددها (١١) زورقاً تقدم التسهيلات إلى الحفارات العاملة كنقل الطواقم والأرزاق والاحتياجات الأخرى من الرصيف. فضلاً عن زورق متخصص لنقل الوقود والماء بنصف طاقته الاستيعابية لقدمه وكثرة العطلات حيث تبلغ طاقته الاستيعابية (٤) طن ، مما لا يسد الحاجة الفعلية في تزويد وتجهيز الحفارات مما يتسبب في توقفها عن العمل بشكل مستمر لعدة أيام وشكلت نسبة بلغت (٥٢,٤) %، في حين احتل ميناء أبي فلوس المرتبة الأخيرة في معيار الزوارق حيث بلغ عددها واحداً وشكلت نسبة بلغت (٤,٨) % يستعمل في خدمة

(*) زورق الفراهيدي والسياب يستعمل لنقل الطواقم البحرية من ميناء أم قصر الجنوبي إلى الموانئ النفطية والتي أدخلت للعمل في ٢٠١٢/٩/١٣ و في عام ٢٠١٣ تعرض زورق السياب إلى الحريق والغرق ، أما زورق الفراهيدي فمتراكي في المسفن البحري لتصليحه وإعادته إلى العمل وزورق إطفاء واحد لا يسد حاجة الموانئ التجارية العراقية وثلاثة زوارق للمسح البحري تعمل بنصف طاقتها والعاملة في مسح مداخل القنوات وواجهات الأرصفة لميناء أم قصر الشمالي والجنوبي وخور الزبير، أما ميناء أبي فلوس والمعقل فيعتمد على زورق الملاحة في إجراء عمليات المسح البحري.

المرشد البحري وإذا تم تصنيف الموانئ التجارية العراقية على أساس المرتبة المعيارية لمعيار الزوارق نجد أن ميناء أم قصر الشمالي احتل المرتبة الأولى لارتفاع أعداد الحفارات العاملة في الميناء في حين أحتل ميناء أم قصر الجنوبي المرتبة الثانية. أما خور الزبير فقد احتل المرتبة الثالثة، أما ميناء المعقل فعلى الرغم من وجود عدد من الزوارق في الميناء ولكنها متوقفة عن العمل لاندثارها وقدمها وعدم وجود جدوى اقتصادية من تصليحها ، فضلاً عن غرق أحداهما في السفن البحري فقد احتل المرتبة الرابعة. اما ميناء أبي فلوس فقد احتل المرتبة الخامسة ، لعدم وجود الحفارات والمعدات اللازمة للتسهيلات البحرية جدول (٦٩)

جدول (٦٩)

المرتبة المعيارية لكفاءة زوارق الخدمة في الموانئ التجارية العراقية لعام ٢٠١٣

اسم الميناء	المرتبة
أم قصر الشمالي	المرتبة الأولى
أم قصر الجنوبي	المرتبة الثانية
خور الزبير	المرتبة الثالثة
المعقل	المرتبة الرابعة
أبي فلوس	المرتبة الخامسة

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على جدول (٦٨)

وكما يوجد ثلاث رافعات بحرية إحداهما في ميناء أم قصر والأخرى في المعقل المستعملة في فتح الجسر وإغلاقه مستخدمة للإنقاذ البحري وانتشال الغوارق والأخرى متوقفة عن العمل لقدمها واندثارها وبطاقة رفع تتراوح ما بين (١٥٠٠-٢٠٠٠) طن غير إنها لا تكفي في انجاز أعمال الإنقاذ والانتشال ومن ثم يعكس أثره على حركة السفن القادمة الموانئ التجارية العراقية كميناء أبي فلوس وميناء المعقل وجنيبتين آلية إحداهما لنقل الماء والأخرى وقود لكنهما متوقفة عن العمل لاندثارها وقدم أجزائها وتأكلها حيث يتراوح عمرها من(٣٢-٣٥) سنة ما ينعكس أيضاً في أداء التسهيلات المقدمة من قبل الموانئ وكفاءتها والاعتماد على السيارات الحوضية في نقل الماء والوقود، إذ يزيد من مدة بقاء الوحدة البحرية متراكية على الأرصفة وإشغاله ما يعكس دوره على حركة السفن الواصلة إلى الموانئ التجارية العراقية ما يزيد من مدة انتظارها وما يترتب عليه من غرامات وأجور إضافية بسبب طول فترة الانتظار لانشغال الرصيف المخصص للتفريغ والشحن

من الحفارات أو الساحبات وزوارق الخدمة الأخرى لحين تزويدها وتجهيزها بالوقود لافتقار الموانئ إلى أرصفة مخصصة لتراكي تلك المعدات ما يعكس بذلك على دور الأرصفة والأداء في الموانئ وكفاءتها الإنتاجية.

وإذا طبقنا الدرجة المعيارية للمعدات الحوضية المستعملة في داخل الميناء كالتجهيز بالوقود والماء ذات قدرات مختلفة حيث حرصت إدارة الموانئ على توفرها إذ تبين لنا ان الموانئ التجارية العراقية تمتلك أعداد من المعدات الحوضية والتي بلغت (٨) حوضيات حوضية مختلفة السعات والطاقات كما هو في الجدول (٧٠)

جدول (٧٠)

أعداد المعدات الحوضية المستعملة لإنجاز العمليات الخدمية في الموانئ التجارية العراقية لعام ٢٠١٣

اسم الميناء	المعدات الحوضية	طاقتها الاستيعابية لتر
أم قصر الشمالي	٣	٣٦
أم قصر الجنوبي	٢	٣٢
خور الزبير	١	١٨
المعقل	١	١١
أبي فلوس	١	٩
المجموع	٨	١٠٦

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على الدراسة الميدانية.

إذ يلاحظ من خلال معيار المعدات الحوضية المستعملة في داخل الموانئ التجارية العراقية ان ميناء أم قصر الشمالي احتل المرتبة الأولى من حيث طاقاتها وسعتها الاستيعابية في التجهيز حيث بلغ عددها (٣) وشكلت نسبة بلغت(٣٣,١) % ويرجع السبب إلى ارتفاع أعداد الساحبات والحفارات في الميناء ، فضلاً عن أعداد الزوارق المتراكية في أرصفة الميناء في حين احتل ميناء أبي فلوس المرتبة الأخيرة من معيار لسعة المعدات الحوضية المستعملة في التجهيز والتي بلغت١وشكل نسبة بلغت (٨,٥) % لانخفاض المعدات والآلات البحرية في الميناء، وإذا تم تصنيف الموانئ التجارية العراقية على أساس المرتبة المعيارية لمعيار المعدات الحوضية نجد ان ميناء أم قصر الشمالي احتل المرتبة الأولى في حين احتل ميناء أم قصر الجنوبي المرتبة الثانية وأما ميناء خور الزبير، فقد احتل المرتبة الثالثة وميناء المعقل المرتبة الرابعة بينما احتل ميناء أبي فلوس المرتبة الخامسة جدول (٧١).

جدول (٧١)

تصنيف الموانئ التجارية العراقية تبعاً لمعيار المعدات الحوضية لعام ٢٠١٣

اسم الميناء	المرتبة
أم قصر الشمالي	المرتبة الأولى
أم قصر الجنوبي	المرتبة الثانية
خور الزبير	المرتبة الثالثة
المعقل	المرتبة الرابعة
أبي فلوس	المرتبة الخامسة

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على جدول (٧٠).

أما بالنسبة إلى معدات السلامة والإطفاء تختلف من ميناء لآخر وإذا ما طبقنا الدرجة المعيارية لمعيار معدات السلامة والإطفاء على الموانئ التجارية العراقية يبين لنا ان الموانئ التجارية العراقية تمتلك من معدات السلامة (الإطفاء) المختلفة الاختصاص وقد بلغ إجمالي آليات السلامة (٢٥) منها (٢٠)مقاتلة اختصاصية و٥ حوضية لنقل الماء وكما يبدو من جدول (٧٢).

فيلاحظ من خلال معيار آليات السلامة (الإطفاء) إن ميناء المعقل احتل المرتبة الأولى من حيث آليات السلامة الإطفاء حيث بلغ عددها (١٢) آلية وشكلت نسبة بلغت(٤٦,٢) % ويرجع السبب في ذلك إلى ان مركز الإطفاء يستعمل لإنجاز عمليات السلامة ليس لميناء المعقل وإنما منطقة المعقل والابلة والمناطق المجاورة كإسناد عمليات السلامة للمزلق والمسفن البحري ومراكز الإطفاء في المحافظة.

جدول (٧٢)

أعداد آليات السلامة المستعملة لإنجاز عمليات السلامة (الإطفاء) في الموانئ التجارية العراقية لعام ٢٠١٣

اسم الميناء	عدد آليات السلامة		المجموع
	اختصاصية	حوضية لنقل لماء	
المعقل	٩	٣	١٢
أم قصر الشمالي	٤	١	٥
أبي فلوس	٣	١	٤
خور الزبير	٣	٠	٣
أم قصر الجنوبي	٢	٠	٢
المجموع	٢١	٥	٢٦

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على الدراسة الميدانية.

في حين احتل ميناء أم قصر الجنوبي المرتبة الأخيرة في معيار آليات السلامة الإطفاء حيث بلغت عدد آليات السلامة (٢) وشكلت نسبة بلغت (٧,٧) % ، وإذا تم تصنيف الموانئ التجارية العراقية على أساس المرتبة المعيارية لمعيار آليات السلامة نجد ان ميناء المعقل احتل المرتبة الأولى في حين احتل ميناء أم قصر الشمالي المرتبة الثانية وميناء أبي فلوس احتل المرتبة الثالثة وكما احتل ميناء خور الزبير المرتبة الرابعة بينما احتل ميناء أم قصر الجنوبي المرتبة الخامسة جدول (٧٣) .

جدول (٧٣)

المرتبة المعيارية لكفاءة آليات السلامة (الإطفاء) في الموانئ التجارية العراقية لعام ٢٠١٣

اسم الميناء	المرتبة
المعقل	المرتبة الأولى
أم قصر الشمالي	المرتبة الثانية
أبي فلوس	المرتبة الثالثة
خور الزبير	المرتبة الرابعة
أم قصر الجنوبي	المرتبة الخامسة

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على بيانات جدول (٧٢).

١٢. أعداد السفن

تعد السفن القادمة والمغادرة من أهم الأنشطة الاقتصادية والتجارية بالموانئ من حيث أعدادها وثم علاقة ارتباط قوية فيما بين السفن القادمة والمغادرة من والى الموانئ وبين حجم البضائع وأعداد الأرصفة فكلما ازداد عدد السفن القادمة والمغادرة ازدادت حجم البضائع المناولة في الموانئ ما يتطلب إنشاء أرصفة أخرى لاستيعابها (الطائي، ٢٠١١، ٧٨) . كما تلعب دوراً مهماً في حركة التبادل التجاري الدولي في نقل البضائع الكبيرة الحجم والوزن فيما بين الدول المختلفة وبذلك يعد ناقلاً تجارياً عملاقاً ومن ثم يؤدي دوراً مهماً في إنعاش حركة التبادل الاقتصادي بين الدول وإمكانية تبادل البضائع فيما بينها ومن ثم يساهم في نسبة نمو (٩٥) % في دعم التجارة الخارجية وتنمية التجارة الداخلية ، حيث تؤثر السفن القادمة والمغادرة وأعدادها في أسعار البضائع والسلع على الصعيد الدولي والمحلي كالسلع الغذائية فقد ارتفعت أسعارها بنسبة ٩% وبلغت أسعار الدهون والحبوب بزيادة بنسبة (١٤) % لتفاقم المخاطر الأمنية متأثراً

بأعدادها (البرازي وطاهر،٢٠١٠، ٧٦) حيث تعد السفن القادمة والمغادرة وعددها من الصفات الأساسية للموانئ الناجحة في العالم إذ يقاس مدى تقدم الميناء وكفاءته بالدرجة الأساسية على أعداد السفن التي تصل الموانئ والمغادرة داخل الميناء فقد بلغ أعداد السفن الواصلة والمغادرة من الموانئ العُمانية (٩٣٩٨) سفينة تجارية وبلغ إجمالي أعداد السفن الواصلة والمغادرة من الموانئ في المملكة العربية السعودية ١١٥٢٣ سفينة (إدارة التخطيط الإحصائي، ٢٠١٣، ٣٨-٤٠) وبلغ إجمالي أعداد السفن القادمة والمغادرة من الموانئ السعودية في البحر الأحمر(*) بنحو (٣١٥٨) سفينة (الإحصاء السنوي، ٢٠١٣، ١٣)(**). وبلغ أعداد السفن القادمة إلى موانئ دولة الكويت ١٢١٢٤ سفينة تجارية و١١٩٨٧ سفينة مغادرة خلال عام (٢٠١٣) ، جدول (٧٤)(Central Statistical Bureau, 2013, 38). يترتب على السفن القادمة والمغادرة إلى الموانئ التجارية العراقية على مدى أداء الميناء وكفاءته وعلى سرعة انجاز الأعمال الخاصة بالشحن والتفريغ.

جدول(٧٤)

أعداد السفن القادمة والمغادرة في الموانئ الخليجية والعربية لعام ٢٠١٣(***)

الدولة	أعداد السفن		مجموع السفن القادمة والمغادرة
	القادمة	المغادرة	
موانئ سلطنة عُمان	٧٠٤٧	٢٣٥١	٩٣٩٨
الموانئ السعودية	٨٤٦٩	٣٠٥٤	١١٥٢٣
موانئ البحر الأحمر	٢١٤٣	١٠١٥	٣١٥٨
موانئ دولة الكويت	١٢١٤٢	١١٩٨٧	٢٤١٢٩
موانئ العراق	٢٥٧٠	٢٥٦١	٥١٣١

المصدر: ١- المملكة العربية السعودية، المؤسسة العامة للموانئ، الإدارة والتخطيط الإحصائي، كتاب الإحصاء السنوي لحركة السفن، دار الدمام السعودية، الرياض،٢٠١٣، ص (٣٨-٤٠).

(*) ميناء الملك فهد الصناعي بالجبيل، ميناء الجبيل التجاري، ميناء جازان، ميناء الملك عبدالله في الدمام، ميناء جدة الإسلامي، ميناء رأس الخير، ميناء ضباء، ميناء ينبع التجاري، ميناء الملك فهد الصناعي بينبع.

(**) ميناء السويس، ميناء الأدبية، حوض البترول، السخنة، سفاجا وميناء نويبع المطلة على البحر الأحمر.

(***) State of Kuwait، Central Statistical Bureau،Annal Statistical، Bulletin of Transport, Kuwait, 2013, 80-90… - UncTAD. Review of Maritime Transports UN,Ny and Jn, 2013. P.P. (66-67).

فضلاً عن غاطس الممرات والقنوات البحرية وواجهات الأرصفة والإجراءات المستندية المتبعة فيحدد بذلك أعداد السفن القادمة والمغادرة التي تصل الموانئ التجارية العراقية بلغت(٢٥٧٠) سفينة لعام (٢٠١٣) حيث تتفاوت أعدادها من ميناء لآخر تبعاً للصفات الأساسية للميناء وكما يبدو من جدول (٧٥) ، اذ نلاحظ من خلال معيار أعداد السفن القادمة ان ميناء أبي فلوس احتل المرتبة الأولى من حيث أعداد السفن القادمة والتي بلغت (٧٩٥) سفينة ، وذلك يعود إلى صغر حجم السفن الواصلة وقلة حمولاتها والتي لا تتجاوز(١٥٠٠) طن بغاطس ٤,٥متر لسلامة رسوها في الميناء ، شكلت نسبة بلغت(٣٠,٩) % في حين احتل ميناء المعقل المرتبة الأخيرة من حيث أعداد السفن الواصلة والتي بلغت (١٩٨) سفينة وشكلت نسبة بلغت (٧,٧) %. ويعود السبب إلى صغر حجم السفينة وحمولاتها والتي يتراوح ما بين (٧٥٠-١٢٥٠) طناً، فضلاً عن وجود العوائق الملاحية كجسر التنومة[*] وارتفاع الترسبات (الطمى) لانخفاض الغاطس الذي لا يزيد عن (٥,٦٠) متر، ووجود شباك الصيادين على امتداد الممر الملاحي فيحدّ من أعداد السفن القادمة إلى الميناء ، فضلاً عن بطئ الإجراءات المستندية وتشعبها.

جدول (٧٥)

أعداد السفن القادمة والمغادرة في الموانئ التجارية العراقية لعام ٢٠١٣

اسم الميناء	أعداد السفن البحرية		مجموع السفن القادمة والمغادرة
	القادمة	المغادرة	
أبي فلوس	٧٩٥	٧٩٤	١٥٨٩
خور الزبير	٦٣٢	٦٣٠	١٢٦٢
أم قصر الجنوبي	٤٨٤	٤٨٢	٩٦٦
أو قصر الشمالي	٤٦١	٤٥٩	٩٢٠
المعقل	١٩٨	١٩٦	٣٩٤
المجموع	٢٥٧٠	٢٥٦١	٥١٣١

المصدر: وزارة النقل، الشركة العامة للنقل البحري العراقي، قسم الوكالات البحرية، جدول أعداد السفن القادمة والمغادرة من ميناء أم قصر الشمالي، ميناء أم قصر الجنوبي، ميناء خور الزبير، ميناء المعقل وميناء أبي فلوس، ٢٠١٣، ص بلا.

[*] يفتح جسر التنومة يوماً واحداً في الأسبوع وهذا يمنع من وصول السفن التجارية إلى ميناء المعقل. للمزيد ينظر: الحمامي، كاظم فنجان، أساسيات الإرشاد البحري في الممرات البحرية العراقية، ضوء الشمس للطباعة والنشر، العراق، البصرة، ٢٠١٤، ص٢٠٥.

أما السفن المغادرة من الموانئ التجارية العراقية تختلف من ميناء لآخر وهذا يعتمد على الزمن المستغرق في عمليات الشحن والإجراءات المستندية المتبعة وعمق المياه في واجهات أرصفة الموانئ والممر الملاحي حيث أحتل ميناء أبي فلوس المرتبة الأولى من حيث السفن المغادرة والتي بلغت (٧٩٤) سفينة تبعاً لصغر حجمها وقلة حمولاتها المصدرة فمعظمها تمور والتي لا تتجاوز حمولاتها (٥٠٠) طن وشكلت نسبة بلغت (٣١)% من إجمالي السفن المغادرة في حين احتل ميناء المعقل المرتبة الأخيرة من حيث أعداد السفن المغادرة والتي بلغت (١٩٦) سفينة شكلت نسبة بلغت ٧،٧% لصغر حجم السفن التي تؤوم الميناء فضلاً عن انخفاض غاطسها وقلة الحمولات المحملة والتي لا تتجاوز (٣٠٠) طن معظمها من مادة التمر وكما تعتمد في المغادرة على وقت فتح الجسر لمغادرتها، وإذا ما تم تصنيف الموانئ التجارية العراقية من حيث السفن القادمة والمغادرة وأعدادها على أساس المرتبة المعيارية لمعيار السفن القادمة والمغادرة من والى الموانئ التجارية العراقية نجد ان ميناء أبي فلوس احتل المرتبة الأولى في حين احتل ميناء خور الزبير المرتبة الثانية أما ميناء أم قصر الجنوبي احتل المرتبة الثالثة وميناء أم قصر الشمالي المرتبة الرابعة ويعود إلى كبر حجم السفن وحمولاتها أما ميناء المعقل فقد احتل المرتبة الخامسة وكما يبدو من الجدول (٧٦).

جدول (٧٦)

المرتبة المعيارية لكفاءة السفن القادمة والمغادرة في الموانئ التجارية العراقية لعام ٢٠١٣

اسم الميناء	المرتبة(*)
أبي فلوس	المرتبة الأولى
خور الزبير	المرتبة الثانية
أم قصر الجنوبي	المرتبة الثالثة
أم قصر الشمالي	المرتبة الرابعة
المعقل	المرتبة الخامسة

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على بيانات جدول (٧٥)

(*) تم حساب المرتبة تبعاً لعدد السفن القادمة والمغادرة من والى الموانئ التجارية العراقية لعام٢٠١٣.

١٢. شبكة الطرق البرية

تعد شبكة الطرق البرية من أهم عناصر أنظمة شحن البضائع في داخل الموانئ كسكك الحديد والشاحنات لتحرك البضائع و تداولها بسرعة لتقليل كميات المخزون من البضائع وتكدسها في ساحات التكديس ما يعكس أثره على أداء الموانئ وكفاءة عمليات التداول للبضائع (محمود، ٢٠١٠، ١٣٩) كما تعد من العناصر الأساسية لنقل البضائع والسلع فضلاً عن نقل الخامات والمواد الأولية التي تدخل في نشاط التنمية الاقتصادية (محمد، ٢٠٠٣، ٣١٩).

قد يتوقف أداء الموانئ وكفاءتها على مدى توفر شبكات الطرق البرية وأطوالها في داخل الميناء في سلسلة نقل متكاملة وما يطلق عليه بالنقل المشترك (الزوكة، ٢٠٠٤، ١٧٨) والتي تربط أرصفة الموانئ التجارية وخصوصاً التي تنقل الحاويات والتي تعتمد على مدى توفر شبكات السكك الحديدية والشاحنات التي تربط بين أرصفة الموانئ ومحطات التداول للبضائع وكفاءة أدائها (توفيق، ٢٠٠٦، ١٨) حيث بلغ إجمالي أطوال الخطوط الحديدية في داخل موانئ الوطن العربي ١٠,٨٩٥كم ما يعكس تقدم موانئها وكفاءة الأداء جدول (٧٧).

إذا ما طبقت الدرجة المعيارية لأطوال شبكات الخطوط الحديدية في داخل الموانئ التجارية العراقية ومدى كفاءتها وأدائها الوظيفي يبين لنا ان الموانئ التجارية العراقية تمتلك أطوال من شبكات الخطوط الحديدية المختلفة الأطوال والتي بلغت إجمالي أطوالها (٤٢١٥) كم جدول (٧٨). تعد الخطوط الحديدية داخل الميناء من أهم الأنشطة النقلية في سرعة انجاز عمليات المناولة للبضائع والسلع المختلفة الأحجام، إذ يقاس مدى تقدم الميناء وكفاءته بالدرجة الأساس على أطوال شبكات الخطوط البرية في سرعة انجاز عمليات المناولة في الميناء دون تكدس البضائع والسلع ما يعكس أثره على الوقت المستغرق الذي تقضيه السفينة في داخل الميناء فكلما كانت عملية تفريغ البضائع والسلع من السفينة إلى عربات السكك أسرع كلما كان العمل الخاص بالمناولة قليلاً ، وهذا يؤثر على المستثمرين والوكلاء البحريين الذين يبحثون عن الأرباح من خلال الأجر القليل في نقل بضائعهم بهذه الواسطة لكبر حجم الطاقة الاستيعابية للعربة الواحدة والتي تتراوح ما بين ١٢-٧٠ طناً فيقلص أعداد الشاحنات المحملة ، فضلاً عن أمن وسلامة وصول البضائع والسلع.

جدول (٧٧)

أطوال شبكات الخطوط الحديدية لإنجاز عمليات المناولة في موانئ الوطن العربي لعام ٢٠١٣

الدولة	الموانئ المزودة بشبكات الخطوط الحديد	أطوال شبكات الخطوط الحديدية(كم)
الإمارات	ميناء زايد، الحر، أبي ظبي، الشارقة، الفجيرة، جبل علي، راشد، خور فكان، عجمان وميناء خالد	١٢٠٠
مصر	السويس،الأدبية، حوض البترول، السخنة، سفاجا وميناء نويبع	٥١٥٠
الأردن	ميناء العقبة	٢٩٣
تونس	ميناء النفطية، حلق الوادي، بنزرت، قرطاج، تونس وميناء قابس	١٧٣٩
الجزائر	عنابة،سكيكرة، جيجل،بيجايا،دبليس، الجزائر، تنس، مستغانم، ارزيو، وهران والغزوات.	٦٨٤
السعودية	ميناء جدة الإسلامي، ميناء الملك فهد الصناعي بينبع، ميناء جازان، ميناء الملك عبد العزيز في الدمام، ميناء الجبيل التجاري، وميناء الملك فهد الصناعي في الجبيل.	١٣٩٠
سوريا	اللاذقية وطرطوس	٣٣٨
الكويت	الشويخ، الأحمدي، الشعيبة، عبد الله والدوحة	١٠١
العراق	أم قصر الشمالي، أم قصر الجنوبي، خور الزبير، المعقل، أبي فلوس	٤٢١٥
المجموع		١٥١١٠

المصدر: الاتحاد العربي للنقل البحري، أطوال شبكات السكك الحديدية في الوطن العربي ومحاور الربط السككي بين موانئها (TIR)، الأردن، عمان، ٢٠١٢، ص٧٥-٨٠-٨٥).

جدول (٧٨)

أطوال شبكات الخطوط الحديدية في الموانئ التجارية العراقية لعام ٢٠١٣

اسم الميناء	أطوال الخطوط الحديدية (كم)	عدد الخطوط الحديدية في داخل الميناء	أعداد الخطوط	
			العاملة	العاطلة
المعقل	١٣١٥	٦	٠	٦
أم قصر الشمالي	١٢٥٠	١٣	١	١٢
خور الزبير	٨٥٠	٨	٠	٨
أم قصر الجنوبي	٨٠٠	٩	٠	٩
أبي فلوس(*)	٠	٠	٠	–
المجموع	٤٢١٥	٣٦	١	٣٥

المصدر: وزارة النقل، الشركة العامة للسكك الحديدية، الشعبة الفنية، جدول أطوال الخطوط الحديدية في الموانئ التجارية العراقية (بيانات رسمية غير منشورة)، ٢٠١٣.

إن كفاءة الخطوط الحديدية في الموانئ التجارية العراقية تتفاوت من ميناء لآخر وكما هو في الجدول (٧٩) حيث نلاحظ من خلال أطوال الخطوط الحديدية وعددها في الموانئ التجارية العراقية ان ميناء المعقل احتل المرتبة الأولى من حيث إجمالي أطوال الخطوط الحديدية التي بلغت(١٣١٥)كم بنسبة بلغت (٣١,٢)% في حين احتل ميناء أم قصر الجنوبي المرتبة الأخيرة في معيار أطوال الخطوط الحديدية حيث بلغ إجمالي أطواله (٨٠٠) متر وشكلت نسبة بلغت (١٨,١٠) % وإذا ما تم تصنيف الموانئ التجارية العراقية على أساس المرتبة المعيارية لمعيار أطوال الخطوط الحديدية وأعدادها نجد ان ميناء المعقل احتل المرتبة الأولى في حين احتل ميناء أم قصر الشمالي المرتبة الثانية وميناء خور الزبير المرتبة الثالثة اما ميناء أم قصر الجنوبي فقد احتل المرتبة الأخيرة والرابعة .

(*) لا يمتلك شبكة خطوط حديدية لوجود العقبات كالأنهر الداخلية والبساتين الزراعية وطبيعة الأرض الرخوية مما يشكل إحدى العقبات الأساسية من إنشائها ودونما جدوى اقتصادية من إنشائها.

جدول (٧٩)

المرتبة المعيارية لكفاءة اطوال الخطوط الحديدية في الموانئ التجارية العراقية لعام ٢٠١٣

اسم الميناء	المرتبة(*)
المعقل	المرتبة الأولى
أم قصر الشمالي	المرتبة الثانية
خور الزبير	المرتبة الثالثة
أم قصر الجنوبي	المرتبة الرابعة

المصدر: الجدول من عمل الباحث بالاعتماد على جدول (٧٨)

تعاني الخطوط الحديدية في داخل الموانئ التجارية العراقية من التقادم وقدم تصميمها وسوء حالتها وانتهاء العمر الافتراضي كخطوط الحديد في ميناء المعقل وتجاوز من خلال وضع القواطع الكونكريتية وعطل أنظمة الإشارات والاتصالات وحالة الخطوط فيها سيئة بما يؤدي إلى انخفاض وتدني عمليات المناولة وتراجع نشاط الشركة بشكل كبير في العمليات النقلية للبضائع والسلع من داخل الموانئ إلى محطات التسليم فضلاً عن نقص في عربات التحميل لاندثارها وقدمها وانخفاض أدائها ألنقلي.

أما شبكة النقل البري بواسطة الشاحنات أفضل أنواع النقل للبضائع والسلع في داخل الموانئ التجارية العراقية والتي تختلف من ميناء لآخر ، اذ يعد النقل بواسطة الشاحنات أفضل أنواع النقل في داخل الموانئ جدول (٨٠).

تمتلك الموانئ التجارية العراقية شبكة من الطرق بلغت (٨٥٩٦) كم وبعرض يتراوح ما بين (٨,٥-٩) متر حيث تعاني هذه الطرق من تفتت كبير في الطبقة السطحية للإسفلت وتشققها للإجهاد الناجمة من عدد الشاحنات الداخلة في الموانئ التجارية العراقية والبالغة (٣٢٤٧٧٢)شاحنة فضلاً عن قدم الطرق وسوء التصريف لمياه الأمطار وتجمع المياه عند مداخل الميناء كميناء أم قصر الشمالي والجنوبي وميناء خور الزبير والمعقل والناجمة من الماء المتراكم مما اثر على سمك طبقة الإسفلت الغير الكافية وتفتت الطبقة العلوية لرداءة المواد

(*) تم حساب المرتبة على أساس أطوال الخطوط الحديدية في الموانئ التجارية العراقية.

المستعملة في الإسفلت مسببة بذلك انخفاض السطح الجانبي للطرق (الاسدي ٢٠١٢ ، ٢٥) بسبب ثقل الأحمال وإذا ما طبقنا الدرجة المعيارية للطرق البرية على الموانئ التجارية العراقية يبين لنا ان الموانئ التجارية العراقية تمتلك شبكة من الطرق المختلفة الأطوال والسعات.

جدول (٨٠)

أطوال طرق السيارات في الموانئ التجارية العراقية وأعداد الشاحنات المناولة لعام ٢٠١٣

اسم الميناء	أطوال الطرق (كم)	أعداد الشاحنات	طاقتها (طن)
أم قصر الشمالي	٢٥٩٠	١٣٦١٢١	٣٦طن
خور الزبير	٢٤٥٠	٧٥٥٣٠	٢٠طن
أم قصر الجنوبي	١٦٨٩	١٠٧٣٤٠	٣٠طن
المعقل	١٣١٥	٢٨٠٤	١٢طن
أبي فلوس	٥٥٢	٢٩٧٧	١٢طن
المجموع	٨٥٩٦	٣٢٤٧٧٢	٩٢طن

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على:

١- وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم الهندسة المدنية، شعبة الهندسة المدنية في الموانئ، ٢٠١٣.

٢-وزارة النقل، الشركة العامة للنقل البري، فرع البصرة، الموقف اليومي للشاحنات الداخلة إلى الموانئ العراقية لعام ٢٠١٣.

كم يبدو من جدول (٨٠) حيث نلاحظ من خلال معيار الطرق المبلطة في الموانئ التجارية العراقية ان ميناء أم قصر الشمالي احتل المرتبة الأولى من حيث إجمالي أطوال الطرق وأعداد الشاحنات حيث بلغ إجمالي أطوالها بنحو (٢٥٩٠) كم وشكلت نسبة بلغت (٣٠,١) % في حين احتل ميناء أبي فلوس المرتبة الأخيرة في معيار شبكة أطوال الطرق حيث بلغ أطوالها (٥٥٢) متراً وشكل نسبة بلغت (٦,٤) % وإذا تم تصنيف الموانئ التجارية العراقية على أساس المرتبة المعيارية لمعيار لأطوال الشبكة نجد ان ميناء أم قصر الشمالي احتل المرتبة الأولى في حين احتل ميناء خور الزبير المرتبة الثانية وميناء أم قصر الجنوبي المرتبة الثالثة في حين احتل مينائي المعقل المرتبة الرابعة وميناء أبي فلوس المرتبة الخامسة جدول (٨١).

جدول (٨١)

المرتبة المعيارية لكفاءة الطرق البرية للشاحنات في موانئ العراق التجارية لعام ٢٠١٣

اسم الميناء	المرتبة
أم قصر الشمالي	المرتبة الأولى
خور الزبير	المرتبة الثانية
أم قصر الجنوبي	المرتبة الثالثة
المعقل	المرتبة الرابعة
أبي فلوس	المرتبة الخامسة

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على البيانات جدول (٨٠).

١٤. الاحواض الجافة [*]

تعد الأحواض الجافة من أهم المكونات الأساسية الهامة بالموانئ، فقد تتم عمليات الصيانة على هياكل القطع البحرية (الاسدي، ٢٠٠٦، ٨٧) وإجراء صيانة الأجهزة الالكترونية المستعملة حالياً في القيادة ، كالأجهزة الملاحية والرادار وجهاز المناداة وجهاز البوصلة الالكترونية وجهاز قياس الأعماق(السونار) وأجهزة القيادة الأخرى ذات الحساسات الالكترونية (اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لعربي آسيا،٢٠٠٧، ٦٩) ، إذ تتم عمليات الصيانة وتصليح السفن التي تتعطل في الموانئ لأي سبب من الأسباب ، مما يستدعي صيانتها وتصليحها خلال تواجدها في الموانئ وإجراء عمليات المناولة (الشحن والتفريغ) ، حيث تزود وتجهز برافعات ذات طاقات رفع تزيد عن (٦٠٠٠)طن لرفع السفن، من أجل تنظيفها من الطحالب والاشنات البحرية الملتصقة بها لاسيما الأجزاء الواقعة تحت خط الماء ودهنها بمواد مانعة للتآكل (الصدأ) وتبديل سبائك الحماية الكاثولدية وتبديل قطع الغيار الرئيسة المتعطلة عن العمل فضلاً عن تنظيف الخزانات الموازنة وطلائها بمادة مانعة من التآكل لحمايتها من ذلك (غالب، ١٩٨٥، ١٤٠).

---

[*] ويقصد به المكان المخصص والمجهز بروافع خاصة لكشف بدن السفينة والأجزاء الواقعة تحت خط الماء تتم عملية تنظيفها من الطحالب والكشف عن الأضرار والعطلات في الدفة والرفاسات وصيانة خزانات الموازنة وتصليحها وطلائها بدهان منع التآكل وتثبيت سبائك الزنك بلانك (الحماية الكاتولدية) لمنع التآكل وإطالة عمرها بعد ما تثبت بمساند حديدية مغلفة بالخشب والمطاط. للمزيد ينظر:السويفي، مختار، أساسيات النقل البحري والتجارة الخارجية، مذكور ، القاهرة، ١٩٨١، ص٣٦٥.

فعلى الرغم من أهمية الأحواض الجافة إلا أن الموانئ المالكة لمثل هذه الأحواض محدودة باستثناء موانئ دبي الإماراتي وجدة والمنامة في المملكة العربية السعودية (العديني، ١٩٩٨، ٣٢٨) والمخصصة لتصليح (١٢)سفينة في وقت واحد كسفن الحاويات والبضائع العامة، وذلك لإتمام عمليات المناولة بالميناء لعام ٢٠١٣ المختلفة الطاقات بطول (٧٤٠) متراً وبعرض (٣٨,٥) متر بارتفاع(٧٠) متر و(١٣) رافعة للسفن بحمولة تتراوح بين (٢٥٠-٦٠٠٠) طن (هيئة موانئ دبي،٢٠١٣، ٧٠).

يلاحظ في منطقة الدراسة وجود حوضين جافين (Dry Ducks) ويقعان في مدينة البصرة في الجبيلة على ضفاف شط العرب لإصلاح السفن وصيانتها في حال تعرضها إلى أعطال وهي:

١. **المسفن البحري**: يعد المركز الرئيس الموانئ التجارية العراقية في إصلاح السفن وصيانتها التابع للشركة ويتكون من عدة ورش كالخراطة واللحام البرادة والسمكرة وورش الصفائح ومكائن الديزل والكهرباء ، فضلاً عن ورش النجارة والتصميم ويتكون من حوضين عائمين مختلف الطاقة. جدول (٨٢).

٢. **المزلق البحري**: يعد من مخلفات شركة كريمكنزي البريطانية ، والذي تم إنشاؤه عام (١٩٢٩) ، إلا أن طاقته الحالية محدودة جداً، لقدم الآلات ومعدات التصليح ولا يمكن الاستفادة منه في تصليح السفن التي يزيد وزنها عن٤٠٠ طن والذي يحتوي على ثلاث عربات هيدروليكية تعمل بضغط البخار لغرض السحب والرفع والبالغة قدرتها(١٥٠) طناً صورة (٧). ويلاحظ من خلال الطاقات الاستيعابية لإصلاح السفن في الموانئ التجارية العراقية يتضح من خلال ذلك ان جميع الموانئ تعاني من عدم وجود ورش التصليح البسيطة من خلال مفارز تصليحية متنقلة في داخل الموانئ ولا تفي بالغرض المطلوب في حال التعرض إلى حادث خطير ويحتاج إلى عملية إصلاح سريعة تحسباً لغرقها حيث تعتبر هذه مشكلة أمام السفن المتضررة، لان السفن المتضررة تستغرق وقتاً للوصول إلى المسفن البحري بمعدل (٤٨) ساعة لإجراء عمليات التصليح الضروري، وقد يؤدي إلى غرقها قبل وصولها إلى المسفن البحري[*].

[*] غرق زورق السياب قبل وصوله إلى المسفن البحري في عام ٢٠١٤ بسبب الأضرار التي تعرض لها.

جدول (٨٢)

الأحواض الجافة وطاقاتها في الموانئ التجارية العراقية لعام٢٠١٣

الأحواض الجافة	الطاقات (طن)		الأبعاد (متر)			الغاطس (متر)	عدد المضخات	عمرها
	التخمينية	الحالية	الطول	العرض	الارتفاع			
حطين	٢٠٠٠	١٤٠٠	٧٢	٢٦	١١,٣٠	٦,٢٠	٤	٢٣
اجنادين	٤٠٠٠	٢٥٠٠	١١٧	٣٠	١١,٣٠	١١,٢٠	٦	٤٨
المجموع	٦٠٠٠	٣٩٠٠	١٨٩	٥٦	٢٢,٦٠	١٧,٤٠	١٠	٧١

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على الدراسة الميدانية،٢٠١٤.



صورة (٧) المزلق البحري في منطقة الداكير/ العشار



التقطت بتاريخ ٢٠١٤/٤/١٨.

ومن خلال ذلك يتبين أن الموانئ التجارية العراقية محدودة من حيث طاقات والتي لا تستوعب سوى الوحدات البحرية العاملة في الموانئ ، فضلاً عن قدم المعدات والآلات المستعملة حيث بلغت مدة انتظار السفن في الرصيف قبل رفعها (٧) أيام لانخفاض مستوى كفاءة العاملين في السفن وضعف القدرات العلمية والتي لا تشكل سوى (٢٠) % من حجم القوى العاملة لحملة الشهادة دون المتوسطة (٨٠)% ، فضلاً عن ارتفاع نسبة العاطل من المعدات والآلات ما انعكس ذلك على أداء الموانئ وكفاءتها بلغت (٦٢,٢) % وهذا ما يدفع بالسفن القادمة للموانئ التجارية

العراقية اللجوء إلى موانئ الدول المجاورة كالحوض الجاف في دبي(*) (الشبيبي، ٢٠٠٤، ٨٩) ، يتضح من ذلك أن الموانئ التجارية العراقية تتصف بالتدني في مستوى الخدمات والأنشطة الخاصة بتسفين السفن وإصلاحها والتي تعد من الأمور المعرقلة للنقل البحري العراقي (المشهداني، ١٩٩٥، ٤٧)

١٥. أنواع البضائع

هناك العديد من البضائع المتناولة في الموانئ التجارية العراقية المختلفة الأنواع من ميناء إلى أخر تبعاً للصفات الأساسية للميناء، حيث يقاس مدى تميز الميناء وكفاءته بالدرجة الأساس في تنوع البضائع والسلع القادمة، وإذا ما طبقنا الدرجة المعيارية لمعيار أنواع البضائع المتداولة في الموانئ التجارية العراقية وكما هو في جدول (٨٣) إذ يلاحظ من خلال معيار أنواع البضائع المتداولة إن ميناء أم قصر الشمالي احتل المرتبة الأولى في تنوع البضائع القادمة والتي بلغت (٣٠٥٣٧٢٦) ألف/طن وشكل نسبة بلغت (٦٩,٥) % ويرجع إلى تنوع الأرصفة وكذلك توفر الآلات والمعدات اللازمة المستعملة في تداول البضائع المختلفة الأنواع في حين احتل ميناء أبي فلوس المرتبة الأخيرة في معيار تنوع البضائع المتداولة، فقد بلغ أنواع البضائع في الميناء (٤٢٤٢٧) ألف/طن وشكلت نسبة بلغت (٠,١٠) % لعدم وجود أرصفة كافية لتداول البضائع المختلفة الأنواع ما جعله يقتصر على نوعين من البضائع المتداولة في الميناء كالإسمنت والبضائع المعبأة في الحاويات.

وإذا تم تصنيف الموانئ التجارية العراقية على أساس البضائع المتداولة في الموانئ التجارية العراقية نجد إن ميناء أم قصر الشمالي احتل المرتبة الأولى في حين احتل ميناء ام قصر الجنوبي المرتبة الثانية ام ميناء خور الزبير فقد احتل المرتبة الثالثة في تنوع البضائع المتداولة أما ميناء المعقل فقد احتل المرتبة الرابعة في حين احتل ميناء أبي فلوس المرتبة الخامسة وكما يبدو من جدول (٨٤) ان أنواع البضائع المتداولة القادمة إلى الموانئ التجارية العراقية يختلف باختلاف ما يحمله من مقومات من ميناء لآخر تبعاً إلى نوع الأرصفة وتخصصها وتوفر المعدات والرافعات المستعملة لتداول البضائع، ويستنتج من خلال ذلك أن ميناء أم قصر الشمالي هو الأكثر استقراراً نسبياً من حيث تنوع البضائع المتداولة مقارنةً بالموانئ الأخرى.

(*) تم تسفين حفارتي البصرة والنسر في الحوض الجاف في دولة الكويت، وحفارتي التحرير والمربد في الأحواض الجافة في دبي، لتعذر التصليح في المسفن بسبب انخفاض كفاءته.

جدول (٨٣)

البضائع الواصلة إلى الموانئ التجارية العراقية وأنواعها لعام ٢٠١٣

اسم الميناء	نوع البضائع (طن)					
	حاويات	إسمنت	سكر	رز	حنطة	حمولات عامة(*١)
أم قصر الشمالي	٣٨٥٦٨٤٠	–	٦٢٤٧٨٣	١١١٠٨٧٠	–	٣٠٥٣٧٢٦
أم قصر الجنوبي	٣٨٣٥٢٣٢	٩٠٨٤٣	١٣٨٩٧٢	١٦٣٧٠١	٢٢٩٤٢٧٣	٦٥٩٢٣٨
خور الزبير	–	٢٩٤٧٥١	٤٢٨٢٩	–	–	٥٢٩٤٢٣
المعقل	–	٧٣٦٩٧٢	–	–	–	١٣٥٤٧١
أبي فلوس	٣٧٧٠٤٨	١١٠٩١٠	–	–	–	٤٢٤٢٧
المجموع	٨٠٦٩١٢٠	١٢٣٣٤٧٦	٨٠٦٥٨٤	١٢٧٤٥٧١	٢٢٩٤٢٧٣	٤٤٢٠٢٨٥

المصدر: جمهورية العراق، وزارة النقل، الشركة العامة للنقل البحري العراقي، قسم التخطيط والدراسات، جدول البضائع (بيانات رسمية غير منشورة)، ٢٠١٣، ص بلا.

(*) المعدات، مواد البناء، قطع كهربائية والسيارات تعتمد على خطة استيراد العراق من البضائع باختلاف أنواعها.

جدول (٨٤)

المرتبة المعيارية لكفاءة البضائع الواصلة في الموانئ التجارية العراقية لعام ٢٠١٣

اسم الميناء	المرتبة
أم قصر الشمالي	المرتبة الأولى
أم قصر الجنوبي	المرتبة الثانية
خور الزبير	المرتبة الثالثة
المعقل	المرتبة الرابعة
أبي فلوس	المرتبة الخامسة

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على بيانات جدول (٨٣).

١٦. حجم البضائع

هناك العديد من السلع والبضائع القادمة إلى الموانئ التجارية العراقية المختلفة الأحجام والتي تختلف من ميناء لآخر تبعاً للطاقات الاستيعابية لأرصفة الموانئ وعددها، حيث توجد علاقة ارتباط قوية بين أحجام البضائع المنقولة وبين عدد الأرصفة في الموانئ . فكلما ازداد حجم البضائع المنقولة كلما ازداد عدد الأرصفة في الموانئ لاستيعاب حجم البضائع القادمة، وإذا ما تم تطبيق الدرجة المعيارية لأحجام البضائع القادمة إلى الموانئ التجارية العراقية نجدها تختلف من ميناء لآخر تبعاً إلى عدد أرصفتها التي تستوعب أحجام البضائع المنقولة إلى الموانئ وكما هو في جدول (٨٥) حيث نلاحظ من خلال معيار حجم البضائع القادمة إلى موانئ العرق التجارية ان ميناء أم قصر الجنوبي احتل المرتبة الأولى من حيث أحجام البضائع القادمة والتي بلغت (٦٠٧٢٤٥٣) (الوزن/طن) وشكلت نسبة بلغت (٣٩,٩) % من حجم البضائع القادمة وأعداد السفن الواصلة إليه والتي تعتمد على خطة الاستيراد المركزية لقطاعي العامة والخاص وتأمين الأعماق المناسبة لها والاعتماد على مبدأ التشغيل المشترك للأرصفة[*] فأصبح بإمكانها استقبال السفنذات البضائع كبيرة الحجم في حين احتل ميناء أبي فلوس المرتبة الأخيرة في معيار حجم البضائع القادمة حيث بلغ حجمها (٥٣٠٣٨٥) (الوزن/طن) وشكلت نسبة بلغت(٣,٥) %

[*] التعاقد مع شركة CMA CGM بتأهيل رصيف رقم ٤ لتداول البضائع إضافة إلى رصيف رقم ٥ لصالح شركة Global والاستغلال الأمثل لهذين الرصيفين مما أنعكس على حجم البضائع المنقولة. مقابلة شخصية مع السيد علي بستان مدير التفريغ والشحن في ميناء أم قصر الشمالي ، بتاريخ ٢٠١٤/٤/١٧.

لضعف الطاقة الاستيعابية للأرصفة وقلة عددها والبالغة ثلاثة أرصفة فقط. وإذا ما تم تصنيف موانئ العراق التجارية على أساس المرتبة المعيارية لمعيار حجم البضائع المنقولة والواصلة.

جدول (٨٥)

حجم البضائع القادمة إلى موانئ العراق التجارية لعام ٢٠١٣

اسم الميناء	أحجام البضائع القادمة (الوزن/طن)
أم قصر الشمالي	٣٩٨٥٨١٦
أم قصر الجنوبي	٦٠٧٢٤٥٣
خور الزبير	٣٧٠٩٣٣١
المعقل	٩٠٦٧٠٩
أبي فلوس	٥٣٠٣٨٥
المجموع	١٥٢٠٤٦٩٤

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على بيانات:

- وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، مديرية ميناء أم قصر الشمالي والجنوبي، خور الزبير، أبي فلوس ومديرية ميناء المعقل، شعبة التفريغ والشحن لموانئ العراق، سجلات البضائع القادمة، ٢٠١٣. ص بلا.

نجد ان ميناء أم قصر الجنوبي احتل المرتبة الأولى من حيث حجم البضائع الواصلة. أما ميناء أم قصر الشمالي احتل المرتبة الثانية وذلك لكثرة الترسبات وقلة الأعماق المطلوبة في حين احتل ميناء خور الزبير المرتبة الثالثة. أما ميناء المعقل احتل المرتبة الرابعة في حين احتل ميناء أبي فلوس المرتبة الأخيرة والخامسة لضعف الطاقات الاستيعابية للأرصفة ونقص في المعدات المستعملة في المناولة (التفريغ والشحن) جدول (٨٦) .

جدول (٨٦)

المرتبة المعيارية لكفاءة حجم البضائع في الموانئ التجارية العراقية لعام ٢٠١٣

اسم الميناء	المرتبة
أم قصر الجنوبي	المرتبة الأولى
أم قصر الشمالي	المرتبة الثانية
خور الزبير	المرتبة الثالثة
المعقل	المرتبة الرابعة
أبي فلوس	المرتبة الخامسة

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على بيانات جدول (٨٥)

المبحث الثاني
معايير تقييم كفاءة الطرق

تعد الطرق البحرية من أهم عناصر نظام النقل البحري لأهميتها في النقل والتجارة فهي تتأثر بعمق وسعة الممرات الملاحية ونوعها وبعدها عن البحار الأخرى فضلاً عن نوع المياه حيث تعكس بدورها حجم السفن التي سترتاد الموانئ والتي تختلف من ميناء لآخر مما يؤثر سلباً في الكفاءة التشغيلية للميناء وستوضح تفصيلياً في أدناه:

أولاً: عمق المياه

تعد الأعماق العنصر الأساس لتقويم الميناء، إذ أن الأعماق العالية للقنوات الملاحية المؤدية إلى الموانئ تسمح بدخول السفن ذات الغاطس الكبير ما يعطي الميناء المرونة الكبيرة لاستقبال السفن المختلفة الأحجام للاستفادة من اقتصاديات الحجم الكبير(رسول، ٢٠٠٨، ١٢٩) حيث يؤثر على كلفة النقل، فمثلاً عند نقل طن واحد من البضائع بسفن ذات حجم (٣٠) ألف طن سيكلف (١٩٥) دولاراً بينما عند نقلها بسفن ذات حجم (١٧٠) ألف طن سيكلف (٤٧) دولاراً، وبهذا فإن الزيادة في حجم السفن تطلب زيادة بالأعماق للقنوات الملاحية ولإدامة هذه القنوات يجب استمرار عمليات الحفر وهذا يتطلب صرف مبالغ كبيرة مما يجعل كلفة الميناء عالية ومن ثم رفع أجوره، حيث تتباين معدلات أعماق القنوات الملاحية العراقية من ميناء لآخر ومن ثم تحديد حجم السفن الداخلة إلى الموانئ وكما هو في جدول(٨٧).

نجد أن ميناء أم قصر الجنوبي احتل المرتبة الأولى من حيث معدلات الأعماق والتي بلغت (١٣,٥) متر لقلة الترسبات الطينية في القناة واتصالها مع قناة ام قصر الداخلية وقناة خور الزبير وشكلت نسبة بلغت (٢٨,٧)% كونها قناة مفتوحة بينما احتل ميناء أبي فلوس المرتبة الأخيرة والذي بلغ معدل عمق القناة (٤,٥) متر وشكلت نسبة بلغت (٨,٥)% حيث يتعذر من

دخول السفن ذات الغاطس(٧)متر لتراكم الأطيان وترسبها لتوقف عمليات الصيانة والحفر منذ عام (١٩٧٩) فاقتصرت على السفن ذات الحجم الصغير فأثر بدوره على تكاليف النقل.

جدول(٨٧)

معدل أعماق المياه في القنوات الملاحية لعام ٢٠١٣

اسم الميناء	معدل عمق المياه(متر)(*)
أم قصر الشمالي	**١٢,٥**
أم قصر الجنوبي	**١٣,٥**
خور الزبير	**١١,٠**
المعقل	**٦**
أبي فلوس	**٤**
المجموع	**٤٧**

المصدر: الدراسة الميدانية

وإذا تم تصنيف الموانئ التجارية العراقية على أساس معدل أعماق القنوات البحرية نجد أن ميناء أم قصر الجنوبي أحتل المرتبة الأولى في حين أحتل ميناء أم قصر الشمالي المرتبة الثانية كونها قناة مغلقة.أما ميناء خور الزبير فقد احتل المرتبة الثالثة وميناء المعقل احتل المرتبة الرابعة أما ميناء أبي فلوس فقد احتل المرتبة الخامسة لعدم صيانتها. جدول (٨٨)

(*) معدل العمق في قناة السخنة ١٧,٥ متر و٢٠,٣ في قناة الدخلية.أما ميناء سفاجا بلغ معدل العمق ١٤,٣ متر وبلغ معدل العمق في قناة اللاذقية ١٤,٣متر.أما ميناء زايد الإماراتي بلغ معدل العمق١٣,٣٠ متر حيث يمكن استقبال السفن الكبيرة والتي تتراوح غاطسها ما بين ٢٩٠-٣٠٠ متر. أما قناة العقبة الأردني بلغ معدل أعماقها ٣٥٠ متراً حيث يمكن استقبال السفن ذات الحمولة الساكنة والبالغة ٨٤٠٠٠ طن.

جدول(٨٨)

المرتبة المعيارية لكفاءة الأعماق في الموانئ التجارية العراقية لعام ٢٠١٣

اسم الميناء	المرتبة
أو قصر الجنوبي	المرتبة الأولى
أم قصر الشمالي	المرتبة الثانية
خور الزبير	المرتبة الثالثة
المعقل	المرتبة الرابعة
أبي فلوس	المرتبة الخامسة

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على بيانات جدول(٨٧)

ثانياً: نوعية مياه القنوات الملاحية

تؤثر نوعية المياه على حركة السفن داخل الممرات والقنوات الملاحية من حيث كونها عذبة أو مالحة وهذا معيار يجب ان يؤخذ بالحسبان في حال اختيار الموانئ التجارية، حيث نجد أن أغلب القنوات الملاحية ذات المياه العذبة تحتاج إلى عمليات حفر وتعميق مستمر وذلك بسبب كثافة المياه العذبة تكون اقل من المياه المالحة وهذه إحدى المشاكلات التي يعاني منها النقل البحري العراقي، حيث نجد أن الطريق الملاحي لقناة شط العرب لا يستطيع استقبال السفن الكبيرة الحجم والتي يزيد غاطسها عن (٤,٥) متر (قسم الحفر البحري، ٢٠١٣، بلا) في حين ان القناة الملاحية لخور الزبير تستقبل سفن تجارية كبيرة تزيد حمولاتها عن (١٨) ألف طن أو سفن حاويات تصل حمولاتها إلى (٧٦٦) حاوية (وزارة النقل، ٢٠١٣، بلا) وذلك لتأثير نوعية المياه المالحة، فقد أثرت نوعية المياه على أعداد السفن القادمة إلى الموانئ التجارية العراقية وأحجامها ونوعياتها كون الموانئ النهرية المنتشرة في قناة شط العرب (مينائي أبي فلوس والمعقل) لا يستطيع استقبال السفن التي تزيد حمولاتها عن (٢٥٠٠)طن وغاطس أكثر من ٤,٥ متر وكما يبدو في جدول (٨٩)

جدول (٨٩)

المرتبة المعيارية لكفاءة نوعية المياه في الموانئ التجارية العراقية لعام ٢٠١٣

اسم الميناء	القناة الملاحية	نوع المياه	معدل تركيز الأملاح (ملغم)
أم قصر الشمالي	قناة خور عبد الله	مالحة	٣٨١٠٠
أم قصر الجنوبي	قناة خور عبد الله	مالحة	٣٩٠٠٠
خور الزبير	قناة خور عبد الله	مالحة	٣٢٧٠٠
المعقل	قناة شط العرب	عذبة	١٦٥٠٠
أبي فلوس	قناة شط العرب	عذبة	١٥٤٧٣

المصدر: الدراسة الميدانية بالاعتماد على الإحصاءات

- وزارة الري، مديرية الموارد المائية، شعبة المختبر، بيانات غير منشورة، ٢٠١٢.
- وزارة البلديات، مديرية ماء البصرة، شعبة المختبر، بيانات غير منشورة، ٢٠١٢ .

ثالثاً: سعة الممر الملاحي

يلعب سعة الممر الملاحي دوراً مهماً في نجاح وتطوير النقل البحري في أي دولة فهناك علاقة طردية بين سعة الممرات الملاحية وأعداد وأحجام السفن القادمة والمغادرة الموانئ البحرية كما ان سعة الممرات الملاحية تؤثر في أحجام السفن القادمة وغاطسها حيث يحتاج الممر الملاحي إلى عمليات صيانة مستمرة لتحقيق الفائدة المرجوة منه من حيث قدرته على تحمل مرور السفن الكبيرة الحجم وذات الغاطس العميق.

يمتلك العراق ممرين ملاحيين بحريين يختلفان عن بعضهما عن الآخر، وهما ممران ملاحيان منفصلان أحدهما نهري والآخر بحري للوصول من الخليج العربي إلى الموانئ التجارية العراقية. جدول(٩٠).

جدول (٩٠)

سعة الممرات الملاحية لعام ٢٠١٣

اسم الميناء	نوع الممر الملاحي	طول الممر الملاحي (كم)	سعة الممر الملاحي (م)	عدد الانحناءات
أم قصر الشمالي	بحري	٧٥٨٣٠	٣٠٠-٤٠٠	٣
أم قصر الجنوبي	بحري	٧٥٨٢٥	٣٠٠	٥
خور الزبير	بحري	٧٥٨٤٤	٢٠٠-٢٠٠	٧
المعقل	نهري	١٤٨	٢٠٠-٢٥٠	٣
أبي فلوس	نهري	١٢٠	٢٠٠-٢٥٠	٧

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على:

١-الخارطة الأدميرالية الرقم ١٢٣٥، ٢٠١٣.

2-Ministry of Transport (MOT), General Company for Ports of Iraq (GCPI). Master plan study for port sector in Republic of Iraq, in term Report (1). February, 2014 .p.113-114 .

١. الممر الملاحي النهري

يعد شط العرب من أهم الممرات الملاحية النهرية الذي يربط ميناء الفاو ومينائي المعقل وأبي فلوس بالخليج العربي والبالغ طوله الإجمالي بنحو(١١٠) كم حيث يعاني هذا الممر من تعذر دخول السفن ذات الحجم الكبير لقلة الأعماق وكثرة الترسبات التي تصل سنوياً الى(٠,٠٥) م/سنة فضلاً عن وجود الغوارق على طول امتداد الممر الملاحي وعلى جانبيه وكثرة الانحناءات والجزر والتي تبلغ(٢١) جزيرة، وقد تم إهمال هذا الممر بسبب حرب الخليج الأولى والثانية وما

تلتها من عقوبات الأمم المتحدة اللاحقة للحرب لم يكن بالإمكان القيام بتشغيل مينائي أبي فلوس والمعقل بكامل طاقتهما لتعذر دخول السفن الكبيرة الحجم فاقتصرت على السفن الصغيرة والتي تحتفظ بغاطس (٤,٥)متر لسلامة دخولها ورسوها في الميناءين لضحالة الأعماق فيه.

٢.الممر الملاحي البحري

يعد خور عبدالله من أهم الممرات الملاحية البحرية الذي يربط الخليج العربي بموانئ العراق التجارية ميناء أم قصر الشمالي وميناء ام قصر الجنوبي وميناء خور الزبير بطول(٢٢٧٤٩٩) كم حيث يتم تطهير هذا الممر من الرواسب ليسمح بدخول السفن التي تحتفظ بغاطس ما بين (١٠–١١)متراً لسلامة دخولها وتراكيها في الموانئ ولضيق الممرات الملاحية سيؤدي تأثيره على طاقات الموانئ وكفاءة أدائها لانخفاض إنتاجية السفن الواصلة إلى الموانئ التجارية العراقية كونها لا تسمح بدخول السفن الضخمة لانخفاض غاطسها، حيث يتضح من ذلك بأن الممرات الملاحية العراقية ممرات محلية كونها لا تطل مباشرةً على البحر أو الخليج العربي[*]. وكما تمتاز بكثرة الانحناءات ما يعمل على بطء حركة السفن القادمة وارتفاع أجور الدلالة البحرية لخطورتها مما يؤخر من مدة إبحارها في هذه الممرات وهذا يعكس بدوره على أحجام السفن وأعدادها الواصلة إلى الموانئ التجارية العراقية.

<u>رابعاً: نوع ترب القاع</u>

تختلف ترب القاع ونوعها تبعاً للعوامل الطبيعية التي أدت إلى تكوينها والمختلفة من مكان لآخر(Ministry of Transport, 2014, 19) وهي حديثة التكوين، إذ يتميز ترب القاع بارتفاع الطين والرمل فمعظمها ذات القوام الناعم والنفاذية العالية جدول(٩١) حيث ترتفع كاربونات الكالسيوم وفقرها بالمواد العضوية والنتروجينية(الشاوي وآخرون، ٢٠٠٧، ٧٨) فأثر في بدن السفينة

---

[*] المنطقة الواقعة بين السد الخارجي إلى ميناء أبي فلوس مشتركة مع الجانب الإيراني ومن خور عبد الله بوية رقم واحد إلى جزيرة بوبيان مشتركة مع الجانب الكويتي.

حيث يزيد من عمليات التآكل للأوساط الداخلية والخارجية وتعرض المنظومات كالصمامات إلى الانسداد وتلف الطلاء الخارجي وكما يكون ذات تأثير اشد على الرفاسات بفعل تلامسها واحتكاكها المستمر مما يزيد عمليات النحت والتآكل مما ينعكس بدوره على ارتفاع تكاليف الصيانة بفعل عمليات التسفين حيث أدت إلى انخفاض أعداد السفن التجارية القادمة إلى الموانئ التجارية العراقية لارتفاع الأطيان فيه.

جدول(٩١)

نوع ترب القاع للممرات الملاحية العراقية لعام ٢٠١٣

اسم الميناء	نوع ترب القاع		
	رملي	طيني	صخور
أم قصر الشمالي	رملي	طيني	–
أم قصر الجنوبي	رملي	طيني	–
خور الزبير	رملي	طيني	–
المعقل	رملي	طيني	–
أبي فلوس	–	طيني	–

المصدر:وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، شعبة المسح البحري، نتائج تحليل ترب القاع للممرات البحرية، (بيانات غير منشورة)، ٢٠١٢.

خامساً: المسافات البحرية للطرق الملاحية

تعد المسافات الملاحية للطرق البحرية دوراً مهماً في انتعاش حركة التبادل التجاري البحري فهناك علاقة طردية بين قصر المسافات وحركة التبادل التجاري البحري فكلما كانت المسافات اقرب كلما كان هناك تبادل تجاري اكبر في حين ان موقع الميناء على المسارات البحرية والطرق الملاحية قد ترافقه بعض العوامل التي تلعب دوراً ايجابياً أو سلبياً في كثافة حركة السفن دولياً وهذا واضح في النقل البحري العراقي، إذ تشهد الموانئ التجارية الواقعة على الطرق الملاحية في شط العرب كثافة كبيرة في أعداد السفن القادمة والمغادرة فعلى الرغم من كونها تعاني من العديد من

المشكلات فضلاً عن قدمها إلا أنها تشهد حركة كثيفة للسفن التجارية وذلك للاستفادة من موقعها القريب من مركز محافظة البصرة الذي يوفر لها إمكانية النقل البري السريع إلى مختلف جهات العراق من جهة كما أنها تعد سوقاً تجارياً مباشراً للبضائع والسلع المنقولة بحراً من جهة أخرى، لذلك لعب عامل موقع الميناء القريب من مركز المدن دوراً مهماً في كثافة حركة السفن داخل الموانئ التجارية العراقية.

يعمل النقل البحري العراقي على تقريب المسافات البحرية ما بين الموانئ التجارية العراقية، ونظيراتها في مختلف دول العالم. ولهذه المسافات البحرية تأثيراً في حركة التبادل التجاري العالمي فيما بين العراق ومختلف دول العالم(الحمامي، ٢٠١٤، ٩٦) حيث نلاحظ ان موانئنا التجارية تختلف في مسافاتها من بعضها البعض جدول(٩٢). إلا أننا نلاحظ على الرغم من المسافات البحرية التي تفصل مينائي أبي فلوس والمعقل عن الموانئ التجارية العالمية إلا أنها تشهد كثافة في حركة النقل البحري التجاري وكما يبدو من الجدول(٩٢).

جدول(٩٢)

المسافات البحرية للطرق الملاحية لموانئ العراق التجارية وموانئ الدول الأخرى لعام ٢٠١٣

الموانئ العراقية التجارية من	الموانئ الدولية إلى	المسافات البحرية	
		ميل بحري(*)	كم
المعقل	الشويخ – الكويت	١٨٠	٣٢٤
	الشعيبة – الكويت	١٥٥	٢٧٩
	الجبيل – السعودية	٤٣٠	٧٧٤
	قابوس – عُمان	١٥٨٤	٢٨٥١
	خور فكان – الإمارات	١٤٢٧	٢٥٦٩
	جبل علي – الإمارات	١٢٧٠	٢٢٨٦
	سيؤول – كوريا	٩٢٧٠	١٦٦٨٦
	يوكاهاما – اليابان	٩٧٧٠	١٧٥٨٦
	شنغهاي – الصين	٨٧٧٠	١٥٧٨٦

(*) الميل البحري = ١٨٥٢ كم، للمزيد ينظر الغرابي، أبي القاسم ومحمد الأعور، معجم المصطلحات الجغرافية الجديدة، معهد الإنماء العربي، طرابلس، ١٩٨٥، ص٤١٧.

	هونك كونك – تايوان	٧٧٧٠	١٣٩٨٦
	سنغافورا – سنغافورا	٦٢٧٠	١١٢٨٦
	سدني – استراليا	٦٧٧٠	١٢١٨٦
	مدراس – باكستان	٢٠٢٠	٣٦٣٦
	واشنطن – أمريكا	١١٧٧٠	٢١٧٩٨
	سان فرانسيسكو – أمريكا	١٦٢٧٠	٢٩٢٨٦
	فري تاون – سيراليون	٤٧٧٠	٨٥٨٦
	نيوكاسيل –بريطانيا	٨٢٧٠	١٤٨٨٦
	عدن – اليمن	٢٩٤٠	٥٢٩٢
	دار السلام –دار السلام	٤٦٥٠	٨٣٧٠
	الإسكندرية – مصر	٧٩٥٠	١٤٣١٠
	جبل طارق – اسبانيا	٨٧٧٠	١٥٧٨٦
	مرسيليا – فرنسا	٥٧٧٠	١٠٣٨٦
	مانيلا – الهند	٤٩٢٧	٨٨٦٨٦
	فينيسيا – إيطاليا	٨٣٣٠	١٤٩٩٤
	ليفربول – إيطاليا	٨٣٥٠	١٥٠٣٠
	تشرشل – بريطانيا	٨٢٨٠	١٤٩٠٤
	اسطنبول – تركيا	٨٧٤	١٥٧٣٢
	كويك – كندا	١٠٩٨٠	١٩٧٦٤
	بوستن – أمريكا	١١٧٨٥	٢١٢١٣
	بورسعيد – مصر	٧٩٠٠	١٤٢٢٠
	هافر – فرنسا	٥٧٩٠	١٠٤٢٢
أبي فلوس	الشويخ – الكويت	١٧٠	٣٠٦
	الشعيبة – الكويت	١٤٥	٢٦١
	الجبيل – السعودية	٤٢٠	٧٢٦
	قابوس – عُمان	١٥٧٤	٢٨٣٣٢
	خور فكان – الإمارات	١٤١٧	٢٥٥٠٦
	جبل علي – الإمارات	١٢٦٠	٢٢٦٨
	سيؤول – كوريا	٩٢٦٠	١٦٦٦٨
	يوكاهاما – اليابان	٩٧٦٠	١٧٥٦٨
	شنغهاي – الصين	٨٧٦٠	١٥٧٦٨
	هونك كونك – تايوان	٧٧٦٠	١٣٩٦٨
	سنغافورا – سنغافورا	٦٢٦٠	١١٢٦٨

	سدني – استراليا	٦٧٦٠	١٢١٦٨
	مدراس – باكستان	٢٠١٠	٣٦١٨
	واشنطن – أمريكا	١١٧٦٠	٢١١٦٨
	سان فرانسيسكو – أمريكا	١٦٢٦٠	٢٩٢٦٨
	فري تاون – سيراليون	٤٧٦٠	٨٥٦٨
	نيوكاسيل –بريطانيا	٨٢٦٠	١٤٨٦٨
	عدن – اليمن	٢٩٣٠	٥٢٧٤
	دار السلام –دار السلام	٤٦٤٠	٨٣٥٢
	الإسكندرية – مصر	٧٩٤٠	١٤٢٩٢
	جبل طارق – اسبانيا	٨٧٦٠	١٥٧٦٨
	مرسيليا – فرنسا	٥٧٦٠	١٠٣٦٨
	مانيلا – الهند	٤٩١٧	٨٨٥٠٦
	فينيسيا – إيطاليا	٨٣٢٠	١٤٩٧٦
	ليفربول – إيطاليا	٨٣٤٠	١٥٠١٢
	تشرشل – بريطانيا	٨٢٧٠	١٤٨٨٦
	اسطنبول – تركيا	٨٧٣٠	١٥٧١٤
	كويك – كندا	١٠٩٧٠	١٩٧٤٦
	بوستن – أمريكا	١١٧٧٥	٢١١٩٥
	بورسعيد – مصر	٧٨٩٠	١٤٢٠٢
	هافر – فرنسا	٥٧٨٠	١٠٤٠٤
خور الزبير	الشويخ – الكويت	١٧٠	٣٠٧
	الشعيبة – الكويت	١٤٥	٢٦٢
	الجبيل – السعودية	٤٢٠	٧٥٧
	قابوس – عُمان	١٥٧٤	٢٨٣٣٣
	خور فكان – الإمارات	١٤١٧	٢٥٤٨٩
	جبل علي – الإمارات	١٢٦٠	٢٢٦٩
	سيؤول – كوريا	٩٢٦٠	١٦٦٦٩
	يوكاهاما – اليابان	٩٧٦٠	١٧٥٦٩
	شنغهاي – الصين	٨٧٦٠	١٥٧٦٥
	هونك كونك – تايوان	٧٧٦٠	١٤٣٧٢
	سنغافورا – سنغافورا	٦٢٤٦٠	١١٢٦٧٦
	سدني – استراليا	٦٧٦٠	١٢١٦٩
	مدراس – باكستان	٢٠١٠	٣٦١٩

	واشنطن – أمريكا	١١٧٦٠	٢١١٦٩
	سان فرانسيسكو – أمريكا	١٦٢٦٠	٣٠١١٤
	فري تاون – سيراليون	٤٧٦٠	٨٨١٦
	نيوكاسيل –بريطانيا	٨٢٦٠	١٥٢٩٨
	عدن – اليمن	٢٩٣٠	٥٤٢٦
	دار السلام –دار السلام	٤٦٤٠	٨٥٧٤٧٦
	الإسكندرية – مصر	٧٩٤٠	١٤٦٨٦
	جبل طارق – اسبانيا	٧٨٩٠	١٦٢٢٤
	مرسيليا – فرنسا	٥٧٦٠	١٠٦٦٨
	مانيلا – الهند	٤٩١٧	٩١٠٦
	فينيسيا – إيطاليا	٨٣٢٠	١٥٤٠٩
	ليفربول – إيطاليا	٨٣٤٠	١٥٤٤٦
	تشرشل – بريطانيا	٨٢٧٠	١٥٣١٦
	اسطنبول – تركيا	٨٧٣٠	١٦١٦٨
	كويك – كندا	١٠٩٧٠	٢٠٣١٦
	بوستن – أمريكا	١١٧٧٥	٢١٨٠٧
	بورسعيد – مصر	٧٨٧٩٠	١٤٥٩١٩
	هافر – فرنسا	٥٧٨٠	١٠٧٠٥
أم قصر	الشويخ – الكويت	١٥٩	٢٩٤,٥
(الشمالي والجنوبي)	الشعيبة – الكويت	١٣٤	٢٤٨,٢
	الجبيل – السعودية	٤٠٩	٧٥٧,٥
	قابوس – عُمان	١٥٦٣	٢٨٩٤,٧
	خورفكان – الإمارات	١٤٠٦	٢٦٠٤
	جبل علي – الإمارات	١٢٤٩	٢٣١٣,١
	سيؤول – كوريا	٩٢٤٩	١٧١٢٩,١
	يوكاهاما – اليابان	٩٧٤٩	١٨٠٥٥,١
	شنغهاي – الصين	٨٧٤٩	١٦٢٠٣,١
	هونك كونك – تايوان	٧٧٤٩	١٤٣٥١,١
	سنغافورا – سنغافورا	٩٢٤٩	١٧١٢٩,١
	سدني – استراليا	٦٧٤٩	١٢٤٩٩,١
	مدراس – باكستان	١٩٩٩	٣٧٠٢,١
	واشنطن – أمريكا	١١٧٤٩	٢١٧٥٩,١
	سان فرانسيسكو – أمريكا	١٦٢٤٩	٣٠٠٩٣,١

	فري تاون – سيراليون	٤٧٤٩	٨٧٩٥,١
	نيوكاسل –بريطانيا	٨٢٤٩	١٥٢٧٧,١
	عدن – اليمن	٢٩١٩	٥٤٠٥,١٠
	دار السلام –دار السلام	٤٦٢٩	٨٥٧٢,٩
	الإسكندرية – مصر	٧٩٢٩	١٤٦٨٤,٥
	جبل طارق – اسبانيا	٨٧٤٩	١٦٢٠٣,١
	مرسيليا – فرنسا	٥٧٤٩	١٠٦٤٧,١
	مانيلا – الهند	٤٩٠٦	٩٠٨٥,٩
	فينيسيا – ايطاليا	٨٣٠٩	١٥٣٨٨,٣
	ليفربول – ايطاليا	٨٣٢٩	١٥٤٢٥,٣
	تشرشل – بريطانيا	٨٢٥٩	١٥٢٩٥,٧
	اسطنبول – تركيا	٨٧١٩	١٦١٤٧,٦
	كويك – كندا	١٠٩٥٩	٢٠٢٩٦,١
	بوستن – أمريكا	١١٧٦٤	٢١٧٨٦,٩
	بورسعيد – مصر	٧٨٧٩	١٤٥٩١,٩
	هافر – فرنسا	٥٧٦٩	١٠٦٨٤,٢

المصدر :من عمل الباحث بالاعتماد على

1-Master plan study for port sector in the Republic of Iraq Japan International Cooperation Agency .2013, p. p 14-25.

2-Owm'sWavtical Almanac. Hug's Scotch whisky, 1978, p. p 33-825.

3-Report by Unctad secretariat, Assessment of a sea port land in Terface :an analytical framework -17 December 2008, p. p 11-12.

٤- الأمم المتحدة، اللجنة الاقتصادية الاجتماعية لغربي آسيا، استعراض النقل البحري، نيويورك، ٢٠١٣، ص٢١٣-٢١٦ .

المبحث الثالث
معايير تقييم كفاءة السفن

تعد السفن من أهم عناصر أنظمة النقل البحري لأهميتها في نقل البضائع والسلع من والى الموانئ الأخرى، حيث تختلف كفاءتها باختلاف نوعها، عمرها ونوعية مياه القنوات الملاحية فضلاً عن تجهيزاتها من الروافع المستعملة في المناولة (التفريغ والشحن) ما يؤثر سلباً أو إيجاباً في كفاءتها والتي ستوضح تفصيلياً وكما يأتي:

أولاً: أحجام السفن

تعد أحجام السفن من أهم الوظائف الأساسية التي تقام من أجلها الموانئ والتي تعد من أعمدة النشاط التجاري لأي ميناء، بالنظر لما يحققه من مزايا في حجم البضائع المنقولة إلى الموانئ من خلال علاقة الارتباط الموجبة فيما بين أحجام السفن والبضائع المناولة والذي يرتبط بزيادة عدد الأرصفة وتخصصها لمناولة البضائع، حيث ازداد حجم السفن التي تقصد الموانئ العمانية لزيادة ما تحمله من البضائع والسلع والتي بلغت (١٥٧٧٩٥) ألف/طن في حين بلغت أحجام السفن في ميناء زايد بـ(٣,٤٧٨,١٨٨ ألف/طن) وهذا يعتمد على غاطس الميناء والذي يصل (١٣,٣٠)متر مما يسمح في استقبال السفن الكبيرة التي تتراوح أطوالها(٢٩٠-٣٠٠) متر وبلغت أحجام السفن في الموانئ المصرية بنحو(١٣٣٨٥) مليون/طن، إذ تم حساب أحجام السفن على أساس (٥٠٠٠) طن/متر وبلغت أحجام السفن الواصلة إلى ميناء السويس (٧٥٤٤٦١) مليون/طن أما الموانئ السعودية بلغت أحجام السفن بنحو (٩٤٤٩٥٤٤٩)مليون/طن أما دولة الكويت فقد بلغت أحجام السفن التي تؤوم موانئها(٣٠٣٥٣٢٧٣) مليون/طن (الاسكوا، ٢٠١٣، ٢١٨) ويرجع السبب في توسع أحجام السفن للطاقة الاستيعابية لأرصفة الموانئ وتزايد الطلب بنسبة كبيرة ذات الحمولات الكبيرة (البانامكس).

إذا ما طبقنا الدرجة المعيارية لمعيار أحجام السفن التي تؤوم الموانئ التجارية العراقية التي تختلف من ميناء لآخر تبعاً للطاقة الاستيعابية للأرصفة والغاطس المتاح لواجهاتها مما تقتصر على السفن ذات الأحجام الصغيرة و المتوسطة وهذا ما يؤثر على عمليات التبادل التجاري المختلفة من ميناء لآخر وكما هو في الجدول (٩٣)حيث نلاحظ من خلال معيار أحجام السفن ان ميناء أم قصر الشمالي احتل المرتبة الأولى من حيث أحجام السفن والتي بلغت (٦٠٧٢٤٥٣)(الوزن/طن) بنسبة بلغت(٣٨,٥)% ويرجع السبب في ذلك إلى غاطس الميناء مما يستطيع ان يستقبل السفن ذات الأحجام الكبيرة[*].

جدول (٩٣)

أحجام السفن القادمة إلى الموانئ التجارية العراقية لعام ٢٠١٣

اسم الميناء	أحجام السفن (الوزن/طن)
أم قصر الجنوبي	٦٠٧٢٤٥٣
خور الزبير	٤٢٧٢٦٦٨
أم قصر الشمالي	٣٩٨٥٨١٦
أبي فلوس	٥٣٠٣٨٥
المعقل	٩٠٨٩١
المجموع	١٥٧٦٩٤١٣

المصدر : ١- جمهورية العراق، وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم التخطيط، شعبة الإحصاء الموانئ، (بيانات رسمية غير منشورة)، ٢٠١٣، ص بلا.

٢- جمهورية العراق، وزارة النقل، الشركة العامة للنقل المائي، فرع البصرة، قسم التخطيط، الحاسبة الالكترونية (بيانات رسمية غير منشورة)، ٢٠١٣، ص بلا.

في حين احتل ميناء أبي فلوس المرتبة الأخيرة من حيث أحجام السفن القادمة الى الميناء وذلك يرجع إلى تدني الأعماق مما تقصر على السفن ذات الأحجام الصغيرة وتتراوح ما بين ١٠٠٠-١١٠٠) طن وشكل نسبة بلغت (٥,٨)% فضلاً عن وجودة الغوارق البحرية التي تحول دونما دخول السفن ذات الأحجام الكبيرة من الدخول مما يعكس على أداء الميناء وكفاءته.

---

[*] بتاريخ ٢٠١٣/٨/١٢ تم استقبال السفينة GOOD SASONS والبالغ حجمها ٥٥٢٦٤ طن المحملة بمادة الحنطة وتعتبر اكبر سفينة من حيث الحجم وصلت إلى الميناء وذلك يرجع إلى تحسن الأعماق.

وإذا تم تصنيف الموانئ التجارية العراقية على أساس معيار أحجام السفن القادمة إلى الموانئ التجارية العراقية نجد ان ميناء أم قصر الجنوبي احتل المرتبة الأولى وان ميناء خور الزبير احتل المرتبة الثانية في حين احتل ميناء أم قصر الشمالي المرتبة الثالثة ويرجع إلى ارتفاع الترسبات (الطمى) وانخفاض الغاطس عند واجهات الأرصفة مما يستقبل السفن ذات الأحجام المتوسطة حفاظاً على سلامتها، أما ميناء المعقل فقد احتل المرتبة الرابعة في حين احتل ميناء أبي فلوس المرتبة الأخيرة جدول (٩٤).

جدول (٩٤)

المرتبة المعيارية لكفاءة أحجام السفن القادمة إلى موانئ العراق التجارية العراقية لعام ٢٠١٣

اسم الميناء	أحجام السفن (الوزن/طن)
أم قصر الجنوبي	المرتبة الأولى
خور الزبير	المرتبة الثانية
أم قصر الشمالي	المرتبة الثالثة
المعقل	المرتبة الرابعة
أبي فلوس	المرتبة الخامسة

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على بيانات جدول (٩٣).

ثانياً: أنواع السفن

تختلف السفن من حيث أنواعها وذلك حسب نوع البضاعة المنقولة كون البضاعة المنقولة هي التي تحدد نوع السفن المستعملة في نقلها ولذلك نجد ان تنوع البضائع فرض عاملاً جديداً ومهماً هو ضرورة تنوع السفن لكي تلائم في عملها نوع البضاعة فلا يمكن استعمال سفن معينة في نقل بضائع سريعة التلف فالضرورة تقتضي استعمال سفن معدة لهذا الغرض كما هو الحال بالنسبة للموانئ التخصصية. فقد نجد ان الموانئ التجارية العراقية تستقبل أنواعاً مختلفة من السفن وهذا الاختلاف ناشئ من اختلاف البضائع المستورة والمصدرة إلى بلدنا، فهناك اختلاف في حجم السفن وأنواعها هذا مما اقتضى ضرورة معرفة أسباب هذا التنوع، ولغرض الوصول إلى حقيقة هذا المعيار نجده واضح المعالم في موانئنا التجارية كما في جدول (٩٥).

جدول (٩٥)

أنواع السفن القادمة إلى موانئنا التجارية لعام ٢٠١٣

اسم الميناء	أنواع السفن				المجموع
	حاويات	سفن الصب(*)	حمولات متنوعة	سفن الدحرجة(**) (RO.RO)	
أم قصر الشمالي	٣٦٤	١٠	٣٢٣	١٢٧	٨٢٤
المعقل	٠	٥٩٢	٢٠٢	٠	٧٩٤
خور الزبير	٠	٧٩	٤٢٧	٠	٥٠٦
أبي فلوس	١٤	٤٦	١٢	٠	١٩٨
أم قصر الجنوبي	٢٨	٣٥	٨٥	٠	١٤٨
المجموع	٥٣٢	٧٣٢	١٠٤٩	١٢٧	٢٤٧٠

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على الدراسة الميدانية.

من خلال الجدول أعلاه نجد ان ميناء أم قصر الشمالي احتل المرتبة الأولى من حيث تنوع السفن القادمة إليه والتي بلغت(٨٢٤) سفينة بنسبة بلغت(٣٣,٤)% ويرجع السبب في ذلك إلى تنوع الأرصفة المختصة لاستقبال مختلف أنواع البضائع المستوردة إلى بلدنا في حين احتل ميناء أبي فلوس المرتبة الأخيرة والذي بلغت(١٩٨) سفينة بنسبة(٨)% وذلك يرجع إلى عدد الأرصفة التي يمتلكها والبالغة(٣) أرصفة، وإذا ما تم تصنيف موانئ العراق التجارية نجد أن ميناء أم قصر الشمالي احتل المرتبة الأولى في حين احتل ميناء المعقل المرتبة الثانية و ميناء خور الزبير احتل المرتبة الثالثة. اما ميناء أم قصر الجنوبي احتل المرتبة الرابعة اما ميناء أبي فلوس فقد احتل المرتبة الخامسة لضعف الطاقة الاستيعابية للأرصفة التي يمتلكها جدول (٩٦)

(*) كسفن الاسمنت، السكر، الحنطة، الرز،الكلنكر (مواد نصف مصنعة تستخدم كمادة أولية في صناعة الاسمنت).

(**) كسفن السيارات والبضائع المحملة بواسطة عربات متحركة.

جدول (٩٦)

تصنيف الموانئ التجارية العراقية تبعاً لأنواع السفن القادمة والمغادرة لعام ٢٠١٣

اسم الميناء	المرتبة
أم قصر الشمالي	المرتبة الأولى
المعقل	المرتبة الثانية
خور الزبير	المرتبة الثالثة
أم قصر الجنوبي	المرتبة الرابعة
أبي فلوس	المرتبة الخامسة

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على بيانات جدول (٩٥).

ثالثاً: عمر السفن

تختلف السفن القادمة إلى موانئ العراق التجارية من حيث عمرها مما يؤثر على نوع البضائع المنقولة وحجمها كون عمر السفينة المستعملة في نقل البضائع الذي يحدد الميناء الذي تتم فيه عمليات المناولة (الشحن والتفريغ)، فمعظم الناقلين يستخدمون السفن التي تزيد عمرها الإنتاجي عن (٢٠) سنة ، (*)لرخصها إذ لا تخضع إلى التأمين مما يتم توجهها نحو مينائي أبي فلوس لتفريغ حمولتها وشحنها وكما يبدو من الجدول (٩٧) حيث نلاحظ من خلال ذلك اختلاف واضح في السفن القادمة إلى موانئنا التجارية من حيث العمر الإنتاجي وهذا الاختلاف ناشئ عن اختلاف في أجيال الموانئ والذي يضيف ضمن الجيل الأول من حيث التداول التقليدي للبضائع والاعتماد على الروافع المستأجرة من القطاع الخاص(**).

(*) تفتقر هذه السفن الأخيرة إلى السلامة والشهادات الغير رسمية مما تكون أكثر عرضة إلى الحوادث لتأكل بدنها وقدم محركاتها مما أثر على نوع البضائع المنقولة وحجمها والتي لا تتجاوز حمولاتها الطنية عن٢٠٠٠ طن، كما حصل إلى تعرض إحدى السفن المحملة بمادة الاسمنت إلى رفض دخولها إلى ميناء أم قصر الشمالي لتجاوز عمرها الافتراضي أكثر من ٤٠ سنة إلى الغرق بعد انتشال معظم حمولتها بتاريخ ٢٠١٠/٣/١٣ كون هيكلها وعنابرها بسيطاً فضلاً عن كونها غير مجهزة بروافع.

(**)مقابلة شخصية مع السيد مدير التفريغ والشحن لمينائي المعقل و أبي فلوس بتاريخ ٢٠١٤/١٠/٢٠.

جدول (٩٧)

السفن القادمة إلى الموانئ التجارية العراقية وعمرها لعام ٢٠١٣

اسم الميناء	عمر السفن القادمة
أم قصر الشمالي	١٩
أم قصر الجنوبي	٢١
خور الزبير	٢٥
المعقل	٣٠-٤٣
أبي فلوس	٣٠-٤٣

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على الدراسة الميدانية.

رابعاً: تجهيزات السفن

تشهد موانئ العراق التجارية حركة سفن تختلف تجهيزاتها من حيث الرافعات المستعملة في عملية التفريغ والشحن حيث تسهم في الزيادة سرعة عملية تفريغ البضائع وشحنها فيعكس بذلك على إنتاجية العمل بداخل الميناء، حيث تجهز السفن برافعات تختلف استعمالها باختلاف نوع البضائع المنقولة فمنها مجهزة برافعات لتفريغ الحمولات السحب كالحنطة والشعير والذرة ، فضلاً عن الاسمنت غير المكيس صورة (٨) وأخرى مجهزة برافعات تستعمل في تفريغ الحاويات وبقدرات مختلفة باختلاف وزن الحاويات المنقولة وكما هناك سفن مجهزة برافعات مخصصة لتفريغ وشحن البضائع من النوع المكيس كالرز والاسمنت ، فضلاً عن السفن المجهزة ببوابات جانبية وأخرى خلفية تستعمل في نقل البضائع المشحونة بواسطة عربات متحركة ، تستوعب حمولة مقدارها (٢٠) طن يتم تفريغها من خلال البوابات ، التي تفتح خلال تراكي السفينة على الرصيف الرورو (RORO) أو المسمى برصيف الدحرجة . يتم من خلالها عمليات المناقلة للبضائع صورة (٩) ان هذه السفينة يفضل استعمالها لسرعة انجاز عمليات التفريغ والمناقلة لكثرة العطلات في الرافعات المرفأية ولقدمها ، فضلاً عن افتقار وجودها في الموانئ كميناء أبي فلوس والمعقل، وكما يفضل الناقل أو الوكيل البحري في استعمال الرافعات المجهزة بها السفينة لتقليل تكاليف العوائد والأجور المستوفية في عمليات التفريغ والمناقلة للبضائع أو تأجير السيارات الاختصاصية كتودانو ذات

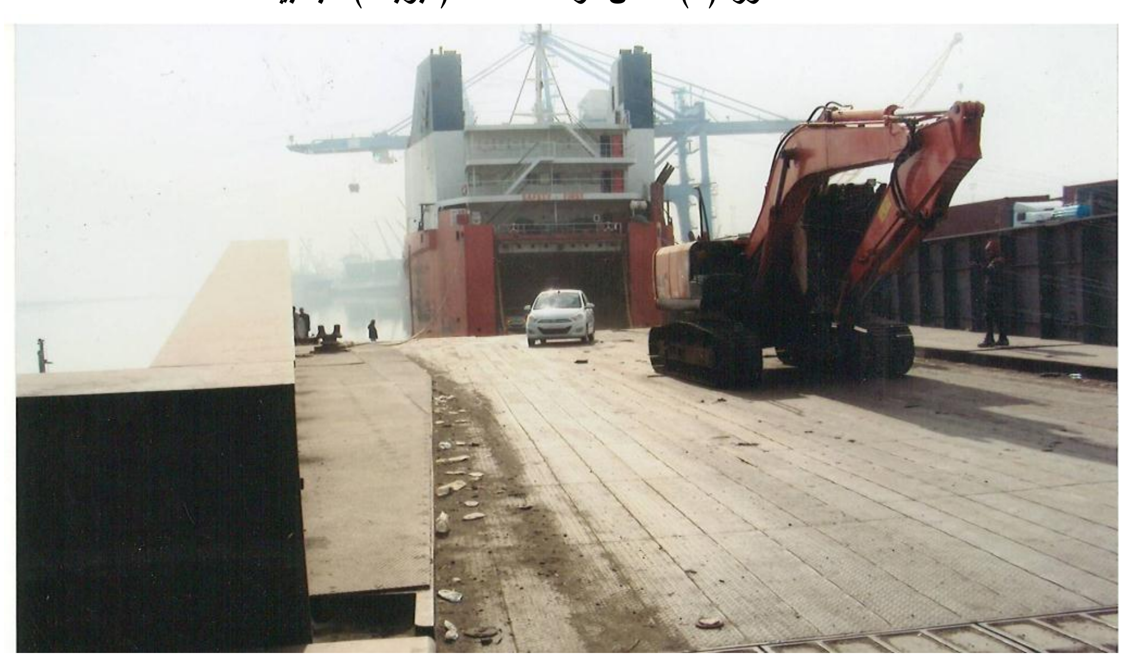
صورة (٨) سفن مجهزة برافعات لتفريغ الحمولات المنقولة



التقطت بتاريخ ٢٠١٣/٥/٣



صورة (٩) السفن ذوات الفتحات (البوابات) الجانبية



التقطت بتاريخ ٢٠١٣/٥/٣

طاقة الرفع المنخفضة التي تتراوح ما بين (٤٠-٥٠) طناً فضلاً عن ارتفاع تكاليف تأجيرها فظهر ذلك على دور موانئ العراق التجارية وكفاءته على السفن القادمة وتجهيزاتها جدول (٩٨).

جدول (٩٨)

تصنيف السفن حسب معداتها لعام ٢٠١٣

اسم الميناء	المعدات السفن		
	رافعات السفن	أبواب متحركة RORO	الشافطات
المعقل	٥٩٢	٢٠٠	-
خور الزبير	٥٠٠	٥	-
أم قصر الشمالي	٣٩٢	٢٧	-
أبي فلوس	١٩٠	٦	-
أم قصر الجنوبي	٨٥	٣	٢

المصدر: الدراسة الميدانية.

يتضح من خلال تحليل معيار الكفاءة وتطبيقاتها على موانئنا التجارية نلاحظ ان ميناء أم قصر الشمالي أخذ المرتبة الأولى في معيار كفاءة جدول (٩٩) حيث نجد ان النسبة العليا من تحليل معيار الكفاءة كانت مطبقة بدرجة معايير أكبر من غيرها في الموانئ الأخرى في حين احتل ميناء أبي فلوس المرتبة الأخيرة ضمن معيار الكفاءة لضعف الطاقات الاستيعابية للأرصفة ونقص في الآليات والرافعات المستعملة في عمليتي الشحن والتفريغ فضلاً عن ما يقدمه الميناء من عوائد التفريغ والشحن والخزن وكذلك النقل ومقدار ما يقدمه للمتعاملين من خدمات يصل إلى نسبة الصفر مقارنةً مع الموانئ الأخرى وهو أمر غير وارد في النقل البحري.



مستقبل النقل البحري العراقي واثره في التنمية الاقتصادية

المبحث الأول/ مستقبل النقل البحري العراقي

المبحث الثاني/ اثر النقل البحري في التنمية الاقتصادية

يهدف هذا الفصل إلى دراسة تطور النقل البحري العراقي لمدة (٥-١٠) سنوات مقبلة ، وهذا التطور لا يمكن دراسته إلا عن طريق معرفة الواقع الحالي لهذا القطاع ومن ثم بيان دور قطاع النقل البحري في التنمية الاقتصادية للعراق . ولتحقيق هذا الهدف تم تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين رئيسين وكما يأتي :

المبحث الأول

مستقبل النقل البحري العراقي

إن التوصل إلى مستقبل قطاع النقل البحري العراقي ما لابد ان تتطلب توقعاته بناءً على الواقع الذي أمتد خلاله حتى أصبح على ما هو عليه الآن، لذلك لغرض توقع مستقبل قطاع النقل البحري العراقي لمدة تتراوح بين (٥-١٠) سنوات لابد من دراسة هذا الواقع الذي سوف يتم من خلال دراسة التطور الحقيقي للمتغيرات الرئيسة المكون له والمؤثرة فيه وهي:

السكان، الموانئ، حجم الأسطول التجاري، إجمالي البضاعة وحركة السفن القادمة والمغادرة للمدة من(١٩٥٨-٢٠١٣) ، وكما يلي:

أولاً: السكان

يلاحظ من الجدول (١٠٠) أن أعداد سكان العراق مر بعدة مراحل تطورية خلال المدة (١٩٥٨-٢٠١٣)حيث بلغ عدد سكان العراق عام(١٩٥٨) حوالي (٦٥٥٣٢٣٦) نسمة أصبح عام (١٩٦٣)حوالي(٧٧٣٢١٨٧)نسمة وبنسبة نمو بلغت(٣,٧)% وخلال المدة(١٩٦٣-١٩٦٨)ازدادت أعداد السكان لتصل إلى(٨٠٤٧٠٠٠)نسمة عام (١٩٦٨)محققة نسبة نمو بلغت(٣,٨)% من مجموع السكان.

جدول (١٠٠)

المتغيرات الأساسية المؤثرة على تطور النقل البحري العراقي خلال المدة ١٩٥٨-٢٠١٣

السنة	أعداد السكان		أعداد الموانئ		أعداد الأرصفة		أعداد السفن		حركة السفن(القادمة والمغادرة)		أحجام البضائع(طن)	
	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة
١٩٥٨	٦٥٥٣٢٣٦	٣,١	١	٢,١	١٥	٣,١	٢	١,٧	٩٢٤	٦,١	١٦٦٢٠٠	٣,٦
١٩٦٣	٧٧٣٢١٨٧	٣,٧	٢	٤,٣	٢٥	٥,١	٤	٣,٥	٩١١	٦,١	١٧٠٨٠٠٠	٣,٧
١٩٦٨	٨٠٤٧٠٠٠	٣,٨	٢	٤,٣	٢٥	٥,١	٤	٣,٥	٥٧٧	٤,٠	١١٤٠٠٠	٢,٥
١٩٧٣	١٠٤١٣٠٠٠	٥,٠	٣	٦,٥	٢٨	٥,٧	٦	٥,٢	٤٨٢	٣,٢	١٨١٣٠٠٠	٤,٠
١٩٧٨	١٢٤٠٥٠٠٠	٥,٩	٤	٨,٧	٤٠	٨,٢	١٠	٨,٧	١٠٥٥	٧,٠	٥٣٩٩٠٠٠	١١,٨
١٩٨٣(*١)	١٤٥٨٦٠٠٠	٧,٠	٤	٨,٧	٤٠	٨,٢	١٥	١٣,٠	-	-	-	-
١٩٨٨	١٦٨٨٢٠٠٠	٨,٠	٥	١٠,٩	٥٢	١٠,٧	٢١	١٨,٣	-	-	-	-
١٩٩٣(**٢)	١٨٤٧٨٠٠٠	٨,٨	٥	١٠,٩	٥٢	١٠,٧	٢١	١٨,٣	٢	٠,٠	٣٢٠٠٠	-
١٩٩٨	٢٢٣٧٩٠٠٠	١٠,٧	٥	١٠,٩	٥٢	١٠,٧	٢١	١٨,٣	١٣٩٦	٩,٣	٤٠٧٦٠٠	٩,٠
٢٠٠٣	٢٦٣٤٠٠٠٠	١٢,٥	٥	١٠,٩	٥٢	١٠,٧	٤	٣,٥	١٨٧٨	١٢,٥	٢٢٦٨٨٨٦	٥,٠
٢٠٠٨	٣١٨٩٥٠٠٠	١٥,٢	٥	١٠,٩	٥٣	١٠,٩	٢	١,٧	٤٢٥١	٢٨,٣	١١٨٥٤٠٦١	٢٥,٩
٢٠١٣	٣٤١٧٧٨٨٣	١٦,٣	٥	١٠,٩	٥٣	١٠,٩	٥	٤,٣	٢٥٧٠	١٧,١	١٥٧٦٩٤١٣	٣٤,٥

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على

١- جمهورية العراق، وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، المجموعة الإحصائية السنوية، ٢٠٠١، ص٣٤.

٢- جمهورية العراق، وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، المجموعة الإحصائية السنوية، للسنوات (١٩٥٨، ١٩٦٥، ١٩٧٥، ١٩٧٧، ١٩٨٧)،ص٦.

٣-جمهورية العراق، وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، كتاب الجيب السنوي للإحصاءات العامة للسكان للسنوات ١٩٥٧- ١٩٦٧، ١٩٦٨، ص٣٢.

٤-جمهورية العراق، وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم التخطيط، التقرير السنوي لحركة السفن، للسنوات (١٩٥٨، ١٩٩٨)، ٢٠١٣، ص٦.

٥-جمهورية العراق، وزارة النقل، الشركة العامة للنقل البحري، فرع البصرة، الوكالات البحرية، التقرير السنوي للحمولات الإجمالية (المستورة والمصدرة) للسنوات١٩٥٨-٢٠١٣، ٢٠١٣، ص٣٥-٤٠.

(*) توقفت حركة السفن وجميع أعمال الشحن والتفريغ لأرصفة الموانئ كافة بسبب حرب الخليج الأولى (العراقية – الإيرانية) في أيلول ١٩٨٠.

(**) توقفت حركة السفن لأرصفة الموانئ كافة بسبب الحصار الاقتصادي على البلد.

ثم استمرت الزيادة في أعداد السكان لتصل إلى(١٠٤١٣٠٠٠) نسمة عام (١٩٧٣) مشكلة نسبة نمو بلغت(٥,٠)% عن عام(١٩٦٨) ، ثم أخذ نسبة الزيادة والنمو في أعداد السكان في العراق بالارتفاع لتصل إلى (١٢٤٠٥٠٠٠) نسمة عام (١٩٧٨) بنسبة نمو بلغت (٥,٩)% عن عام ١٩٧٣ ثم شهدت المدة (١٩٨٣-١٩٨٨) زيادة أيضاً في أعداد السكان حيث بلغت عام ١٩٨٣ حوالي (١٤٥٨٦٠٠٠) نسمة بنسبة نمو بلغت (٧,٠) % واستمرار الارتفاع في أعداد السكان خلال عام (١٩٨٨-١٩٩٣) فبعد أن كان عدد السكان لا يتجاوز (١٦٨٨٢٠٠٠) نسمة عام (١٩٨٨) ونسبة نمو بلغت(٨,٠) % ارتفعت لتصل إلى (١٨٤٧٨٠٠٠) نسمة عام (١٩٩٣) بنسبة نمو طفيفة بلغت (٨,٨)% عن عام (١٩٨٨) ثم شهدت المدة (١٩٩٨-٢٠٠٣) زيادة في أعداد السكان حيث بلغت عام (١٩٩٨) حوالي (٢٢٣٧٩٠٠٠) نسمة بنسبة نمو بلغت(١٠,٧)% واستمر النمو في أعداد السكان لتصل (٢٦٣٤٠٠٠٠)عام(٢٠٠٣) بنسبة نمو بلغت(١٢,٥)% واستمر الارتفاع في أعداد السكان خلال المدة(٢٠٠٨-٢٠١٣) فبعد أن كان عدد السكان(٣١٨٩٥٠٠٠) نسمة عام(٢٠٠٨) ونسبة نمو بلغت (١٥,٢) % ارتفعت لتصل الى(٣٤١٧٧٨٨٣) نسمة عام(٢٠١٣) مشكلة نسبة نمو كبيرة بلغت (١٦,٣) % عن عام (٢٠٠٨). وتشير البيانات الديموغرافية العراقية إلى استمرار النمو السكاني بمعدلات مرتفعة بسبب ارتفاع الخصب وعودة المهجرين إلى البلد (السعدي، ٢٠٠٩، ٤٠)

ثانياً: أعداد الموانئ

يلاحظ من جدول(١٠٠) ان أعداد الموانئ شهدت تطوراً خلال المدة(١٩٥٨-٢٠١٣)وهذا يعكس مدى الاهتمام بالنقل البحري الحيوي ، لاسيما في جوانب التنمية الاقتصادية للبلد، فبعد إن كانت أعداد الموانئ لا تتجاوز ميناءً واحداً عام(١٩٥٨) ارتفعت لتصل إلى ميناءين عام (١٩٦٣و١٩٦٨) محققة نسبة بلغت(٤,٣%-٤,٣) % على التوالي من مجموع الموانئ ثم ارتفعت لتصل إلى ثلاثة موانئ في عام (١٩٧٣) مشكلة نسبة نمو بلغت(٦,٥) % عن عام (١٩٦٨) واستمر الارتفاع لنسبي الطفيف في أعداد الموانئ خلال المدة(١٩٧٨-١٩٨٣) حيث سجلت زيادة في أعداد الموانئ بالتساوي وهي أربعة موانئ مشكلة نسبة نمو بلغت(٨,٧)% في

أعداد الموانئ ثم ازدادت أعداد الموانئ خلال المدة(١٩٨٨-٢٠١٣) إلى خمسة موانئ مشكلة نسبة بلغت(١٠,٩)% عن عام(١٩٨٣)، ويعزا ذلك إلى الطلب المتزايد في أحجام البضائع والسلع المستوردة.

ثالثاً: أعداد الأرصفة

لقد انعكست التطورات التي شهدها النقل البحري العراقي وموانئه على زيادة في أعداد الأرصفة جدول(١٠٠)، فقد شهدت الأخرى قفزات تطويرية خلال المدة (١٩٥٨-٢٠١٣) فبعد ان كانت أعداد الأرصفة لا تتجاوز(١٥) رصيفاً عام (١٩٥٨) ارتفعت لتصل إلى (٢٥) رصيفاً في عامي (١٩٦٣-١٩٦٨) محققة نسبة نمو بلغت (٥,١) % من مجموع الأرصفة عام (١٩٥٨) واستمر الارتفاع التدريجي لتصل أعدادها إلى(٢٨) رصيفاً عام(١٩٧٣) محققة نسبة نمو بلغت (٥,٧) % رصيفاً ثم استمر لتصل (٤٠) رصيفاً في عامي (١٩٧٨-١٩٨٣) محققة نسبة بلغت (٨,٢)% عن عام (١٩٧٣) ثم حدثت قفزات تطورية هائلة في أعداد الأرصفة خلال الفترة (١٩٨٨-٢٠٠٣) لتصل إلى (٥٢) رصيفاً مشكلة نسبة نمو بلغت (٥٢) % عن عام (١٩٨٣) ثم أنشئ رصيف آخر بعد تغير النظام عام(٢٠٠٣) لتصعيد طاقات الشحن والتفريغ للبضائع والسلع الاقتصادية لتصل إلى(٥٣) رصيفاً عام (٢٠١٣) محققة نسبة نمو بلغت(١٠,٩) % عن عام ٢٠٠٣.

رابعاً: أعداد السفن

يمتلك العراق أسطولاً تجارياً بحرياً، جدول(١٠٠) حيث شهد هذا الأسطول تطوراً كبيراً في أعداد السفن وأنواعها فهو يحتوي على أنواع مختلفة من السفن سواء كانت حاويات أم سفن الدحرجة(RORO) وسفن البضائع وكذلك التنوع في أحجامها التي تتراوح أحجامها بين(١٥٠٠-١٧٥٠٠) طن فأكثر، فمن خلال الجدول(١٠٠) نلاحظ أن أعداد سفن في البلد كانت لا تتجاوز ٢ سفينة عام (١٩٥٨) ارتفعت لتصل إلى (٤) سفينة عام (١٩٦٣-١٩٦٨) ومشكلة نسبة نمو بلغت (٣,٥)% من مجموع السفن ثم استمرت أعدادها بالارتفاع لتصل إلى (٦) سفن عام (١٩٧٣) مشكلة نسبة نمو بلغت (٥,٢) % عن عام ١٩٦٨ ثم بلغت (١٠) سفن عام (١٩٧٨)

محققة نسبة نمو بلغت (٨,٧) % عن عام (١٩٦٨) ثم شهد عدد الأسطول التجاري العراقي ازدياداً ليصل الى (١٣) سفينة عام (١٩٨٣) محققة نسبة نمو بلغت (١٣,٠) % ما يدل على مدى مساهمة الأسطول التجاري العراقي في الأنشطة الاقتصادية لضخامة مشاريع التنمية في البلد حيث برزت الحاجة لاستيراد الآلات والمعدات والمكائن والتجهيزات اللازمة(*) لتنفيذ المشاريع الإنتاجية الجديدة كمعمل الحديد والصلب ومعمل الأسمدة والبتروكيمياويات ومعمل غاز الاستيلين والأنابيب الحلزونية(وزارة التخطيط، ١٩٨٦، ٢٣) ، فضلا عن زيادة الاستيرادات من السلع الاستهلاكية وتنوعها(العاني، ٢٠١٤، ٢٠٢) ثم بلغت ٢١سفينة ومحققة نسبة نمو بلغت (١٨,٣) %في السنوات الواقعة بين (١٩٨٨-١٩٩٨) على الرغم من ارتفاع أعدادها إلا أن الأسطول النقل البحري العراقي لم يشكل أي مساهمة، إذ أصبح شبه متوقف بسبب حرب الخليج الأولى(العراقية-الإيرانية) ثم تعرض أسطول النقل البحري العراقي إلى التوقف التام بسبب حرب الخليج الثانية وما تبعها من حصار اقتصادي على بلدنا والذي استمر حوالي ١٤ سنة لذلك بدأت أعداد السفن بالانخفاض لتقل إلى (٤) سفن في عام ٢٠٠٣ ، والتي بلغت نسبتها (٣,٥) % من مجموع السفن عن عام (١٩٩٨) فقد تم بيعها(كسكراب) لانتهاء عمرها التشغيلي وعدم صلاحيتها للعمل بسبب التوقف الطويل في أرصفة موانئ الدول العربية والعالمية(**) وكذلك في أرصفة النقل البحري العراقي، إلا أن ذلك لم يستمر فترة طويلة، فقد شهد النقل البحري العراقي تطوراً ملحوظاً في أعداد السفن بعد عام ٢٠٠٣، بسبب تغير النظام وزيادة الاستيرادات من البضائع والسلع المختلفة والمتنوعة لرفد الأنشطة الاقتصادية وتنميتها وإعادة البنية التحتية للبلد فقد تم لتعاقد على شراء سفن أخرى حديثة للممارسة نشاطه التجاري فقد بلغ عدد السفن التي يمتلكها النقل البحري العراقي (٥)

(*) للمزيد ينظر: الغريب، طالب جاسم محمد، ميناء البصرة (١٩١٩-١٩٥٨)، الغدير للطباعة والنشر، البصرة، ٢٠١٣، ص١١٣، والغريب، طالب جاسم محمد، ميناء البصرة (دراسة تاريخية ١٩١٥-١٩٥٦) رسالة ماجستير، كلية الآداب، جامعة البصرة، ١٩٨٤، ص٦٨.

(**) الأردن واليمن وموريتانيا وليبيا وسوريا وألمانيا للمزيد ينظر: وزارة النقل، الشركة العامة للنقل البحري العراقي، شعبة التخطيط، وحدة البحوث والدراسات، التقرير السنوي،٢٠٠٣، ص١٦.

سفن مختلفة الأنواع والأحجام ومحققة نسبة نمو بلغت (٤,٣) % عن عام ٢٠٠٨ والبالغ عددها (٢) سفينة تجارية والبالغ نسبتها (١,٧) %.

خامساً: حركة السفن

شهد النقل البحري العراقي حركة سفن تجارية مختلفة الأنواع والأحجام(القادمة والمغادرة)خلال المدة ١٩٥٨-٢٠١٣، جدول(١٠٠) بلغ أعداد السفن الواصلة والمغادرة بنحو (٩٢٤) سفينة عام ١٩٥٨ ثم تناقص أعدادها إلى (٩١١) سفينة عام (١٩٦٣) البالغة نسبتها (٦,١) % بسبب تغير النظام السياسي نتيجة إعلان الوحدة مع سوريا ولدعم الروابط الوحدوية حيث بدأت حركة السفن تتجه نحو موانئ البحر المتوسط(الكاتب، ١٩٧١، ١٣١) ثم عاودت إلى الانخفاض لتصل أعدادها إلى (٥٧٧) سفينة في عام (١٩٦٨) مشكلة نسبة نمو بلغت (٤,٠) % عن عام ١٩٦٣ ويعزا ذلك إلى إغلاق قناة السويس بعد العدوان على مصر في ٥حزيران عام ١٩٦٧ وغلق القناة ملاحياً، ثم استمرت حركتها بالانخفاض لتصل إلى (٤٨٢) سفينة عام ١٩٧٣ مشكلة نسبة نمو بلغت (٣,٢) % ويرجع هذه الانخفاض إلى السياسة التقشفية التي اتبعتها الدولة في حينها خلال تأميمها للنفط العراقي(النقشبندي، ١٩٨٨، ٣٢٢) ثم حدثت قفزة تطورية هائلة في أعداد السفن الواصلة والمغادرة على حد سواء لتبلغ عام ١٩٧٨ حوالي (١٠٥٥) سفينة ومشكلة نسبة نمو بلغت (٧,٠) % عام ١٩٧٣، ثم توقفت حركتها بصورة تامة في السنوات الممتدة ١٩٨٣-١٩٩٣ لاندلاع حرب الخليج الأولى(العراقية-الإيرانية) ثم تلت هذه لحرب حرب الخليج الثانية والحصار المفروض على البلد، إلا أنه خلال عام ١٩٩٨ عاودت السفن نشاطها من جديد نتيجة عقد اتفاقية مذكرة التفاهم بين الأمم المتحدة والعراق حتى بلغ عدد السفن القادمة إلى (١٣٩٦) سفينة مشكلة نسبة نمو بلغت (٩,٣) % عن عام ١٩٧٨، وكذلك ازدادت حركة السفن القادمة والمغادرة بعد عام ٢٠٠٣ نتيجة لتغير نظام الحكم في البلد وما رافقه من الانفتاح الاقتصادي على الصعيديّ العالمي والعربي حيث ارتفعت أعدادها بصورة مضطردة لتصل ١٨٧٨سفينة مشكلة نسبة نمو بلغت(١٢,٥) % عن عام ١٩٩٨، ثم استمرت بالارتفاع خلال المدة (٢٠٠٨-٢٠١٣) لتبلغ (٤٢٥١) سفينة ومشكلة نسبة نمو بلغت أعدادها (٢٨,٣) % عن عام ٢٠٠٣ ولتبلغ أعلى ارتفاع لها عام ٢٠١٣ التي تبلغ أعدادها (٢٥٧٠) سفينة مشكلة نسبة نمو

(١٧,١) %من أعداد السفن القادمة التي تتصف بكبر غاطسها وسعتها النقلية التي تصل غاطسها إلى أكثر من (١١,٥) متر بسبب عمليات الحفر المستمرة في نهر أم قصر الشمالي والجنوبي وخور الزبير مما انعكس على أعداد السفن الواصلة إلى النقل البحري العراقي لسلامة دخول السفن وبغاطس كبير، ولارتفاع في حجم حمولاتها.

سادساً: حجم البضائع(إجمالي الحمولات)

لكثافة حركة السفن في النقل البحري العراقي رافقها ارتفاع في أحجام الحمولات سواء كانت للبضائع المستوردة والمصدرة، خلال المدة١٩٥٨-٢٠١٣ كما يبدو واضحاً من جدول(١٠٠) حيث بلغ إجمالي الحمولات المستوردة والمصدرة وإعادة تصديرها عام١٩٥٨ بنحو(١٦٦٢٠٠٠)طن ارتفعت لتصل إلى(١٧٠٧٠٠٠)طن عام ١٩٦٣ بنسبة نمو بلغت ٣,٧% من إجمالي الحمولات ثم شهد انخفاضاً واضحاً خلال المدة ١٩٦٨-١٩٧٣ لتصل إلى (١١٤٠٠٠٠) طن عام ١٩٦٨ و بنسبة انخفاض بلغت (٢,٥) %.أما في عام١٩٧٣ فقد انخفضت لتصل إلى (١٨١٣٠٠٠) طن ومشكلة نسبة انخفاض بلغت (٤,٠) % ثم عاودت الحمولات إلى الارتفاع التدريجي لتبلغ في عام ١٩٧٨(٥٣٩٩٠٠٠)طن ومشكلة نسبة نمو بلغت (١١,٨) % عن عام ١٩٧٣، أما السنوات ١٩٨٣-١٩٩٣ شهدت توقفاً تاماً في أحجام الحمولات الواصلة إلى النقل البحري العراقي على اثر الأحداث السياسية والاقتصادية التي شهدها البلد، ثم عادت الحمولات إلى الارتفاع التدريجي بعد توقيع مذكرة التفاهم(الغذاء والدواء مقابل النفط) التي حدثت بين الأمم المتحدة والعراق لتصل إجمالي الحمولات الواصلة إلى (٤٠٧٦٠٠٠) طن عام ٢٠٠٨ ومشكلة نسبة نمو طفيف بلغت بنحو (٩,٠) % عن السنوات السابقة، ثم عاودت بالانخفاض عام ٢٠٠٣ لتصل الى (٢٢٦٨٨٨٦) طن ومشكلة نسبة انخفاض بلغت (٥,٠) % عن عام ١٩٩٨ من حجم الحمولات، ثم ارتفعت بعد تغير النظام السياسي عام ٢٠٠٣ لتصل إجمالي الحمولات الواصلة إلى النقل البحري العراقي الى(١١٨٥٤٠٦١) طن عام ٢٠٠٨ ومشكلة نسبة نمو بلغت (٢٥,٩)% عن عام ٢٠٠٣، ثم ارتفعت لتصل إلى (١٥٧٦٩٤١٣) طن عام ٢٠١٣ ومشكلة نسبة نمو بلغت(٣٤,٥) % عن عام ٢٠٠٨ على الرغم من وضوح العلاقة بين المتغيرات وبين النقل

البحري العراقي التي تم توضيحها في الجدول(١٠٠) ومناقشتها في الصفحات السابقة إلا أن الدقة العلمية يتطلب استعمال الإحصاء لتحديد طبيعة الارتباط بين هذه المتغيرات، لذلك نحاول التعرف على صحة الفرضيات التالية واختبارها إحصائياً للتحقق من صحة الاستنتاجات النظرية التي تم التوصل إليها من خلال العوامل المؤثرة في النقل البحري العراقي وهذه الفرضيات هي:

الفرضية الأولى:

هناك علاقة ارتباط موجبة بين أعداد السفن وأعداد الموانئ، بمعنى ان أعداد السفن كلما ازدادت يتطلب بإنشاء موانئ إضافية لاستقبالها.

الفرضية الثانية:

هناك علاقة ارتباط موجبة بين أعداد الموانئ وأعداد الأرصفة، أي كلما ازدادت أعداد الموانئ ازدادت أعداد الأرصفة، إذ يوجد بعض الدول تسعى إلى تطوير موانئها من خلال زيادة في أعداد أرصفتها ومنها السعودية والإمارات والكويت.

الفرضية الثالثة:

هناك علاقة ارتباط موجبة بين أعداد السفن وإجمالي أحجام الحمولات(البضائع)، بمعنى كلما ارتفعت أعداد السفن وازدادت أحجام حمولاتها ينعكس ذلك مباشرة على زيادة في حمولاتها من البضائع والسلع ومن ثم ارتفاع حجم الحمولات المنقولة إلى النقل البحري العراقي.

الفرضية الرابعة:

هناك علاقة ارتباط موجبة بين أحجام الحمولات وأعداد الموانئ، أي كلما ازداد حجم البضائع المنقولة وتنوعها تطلب ذلك إلى زيادة أعداد الموانئ لاستيعاب هذه الحمولات الواصلة.

الفرضية الخامسة: ثمَّة علاقة ارتباط موجبة بين أعداد الموانئ وحركة السفن(الداخلة والمغادرة) من والى النقل البحري العراقي، فكلما ازدادت حركة السفن تطلب ذلك الزيادة في أعداد الموانئ لاستيعاب واستقبال حركة السفن القادمة والمغادرة.

الفرضية السادسة:

هناك علاقة ارتباط موجبة بين أعداد السكان وأعداد الموانئ والأرصفة وحركة السفن وأعدادها وإجمالي الحمولات المنقولة، بمعنى ان كلما ازداد أعداد السكان تطلب ذلك إلى زيادة في أحجام الحمولات وهذا يتطلب إلى زيادة في أعداد السفن وهذا يرتبط بزيادة حركة السفن وزيادة أعداد الموانئ لاستيعاب هذه الحركة وزيادة أعداد الموانئ يتطلب زيادة في أعداد الأرصفة لاستيعاب الضغط المسلط عليها من السفن، بمعنى آخر ان جميع هذه المتغيرات المتقدمة تصب في مصلحة السكان أخيراً، مما دفع الباحث إلى وضعها في مقدمة المتغيرات المؤثرة على النقل البحري العراقي، ولصحة هذه الفرضيات فقد استعمل معامل الارتباط(*).

- وجود علاقة موجبة بين أعداد السفن وأعداد الموانئ حيث بلغت قيمة معامل الارتباط بينهما(٠,٩٠)(**) ويفسر هذا المعامل إلى العلاقة القوية الموجبة التي تبين ان زيادة أعداد السفن يفرض زيادة في أعداد الموانئ لاستيعابها.
- كما أظهرت نتائج معامل الارتباط وجود علاقة موجبة أيضاً بين أعداد الموانئ والأرصفة،إذ بلغت قيمة معامل الارتباط بينهما(٠,٩٠) ما يؤكد قوة العلاقة بين زيادة أعداد الموانئ من جهة وزيادة أعداد الأرصفة من جهة أخرى، أيأن تطور الموانئ أو إنشاء موانئ جديدة تتطلب إنشاء وزيادة أعداد الأرصفة.
- أظهرت نتائج معامل الارتباط وجود علاقة موجبة بين أعداد الموانئ وحركة السفن(القادمة والمغادرة)، إذ بلغت قيمة معامل الارتباط بينهما(٠,٩٠) حيث أكد على قوة العلاقة بينهما، أي كلما ازدادت أعداد السفن ازداد أحجام الحمولات(البضائع) المنقولة.

(*) موانئ العراق التجارية = معامل الارتباط ×[(٤-٢)/(١- تربيع معامل الارتباط)]

(**) تعتبر هذه القيمة دالة إحصائية عند مستوى دالة (١،٠) إذ ان قيمة معامل الارتباط المحسوبة بدرجة حرية ٦ عند مستوى دالة (٠،١) = (٠،٨٣). للمزيد ينظر:

١- مضر، خليل إبراهيم، الإحصاء الجغرافي، دار الحكمة، جامعة البصرة، ١٩٨٩، ص٢٤٧.

٢- العتيبي، سامي عزيز عباس، والطائي، أياد عاشور، النمذجة في الجغرافية، أكرم للطباعة، جامعة بغداد، ٢٠١٢، ص١٨٩.

- أظهرت نتائج معامل الارتباط بوجود علاقة موجبة بين أحجام الحمولات(البضائع) وعدد الموانئ، حيث بلغ معامل الارتباط بينهما(٠,٩٠)ما يؤكد بقوة العلاقة بينهما، بمعنى ان كلما ازداد أحجام البضائع الواصلة تطلب زيادة في أعداد الموانئ وأحجامها لاستيعاب حركة البضائع القادمة من خلالها.
- أظهرت نتائج معامل الارتباط وجود علاقة موجبة بين أعداد السفن وأحجام البضائع، إذ بلغت قيمة معامل الارتباط(٠,٩٠) ما يؤكد قوة العلاقة بينهما، أي انه كلما ازداد أعداد السفن ازداد أحجام الحمولات الواصلة والمنقولة.
- حيث بلغ قيمة معامل الارتباط(٠,٩٠) بين أحجام الحمولات(البضائع) وعدد الموانئ وهذا ما يؤكد قوة العلاقة الارتباط بينهما، بمعنى أن كلما ازداد حجم البضائع المنقولة تطلب الأمر إلى زيادة في أعداد الموانئ وأحجامها لاستيعاب حركة الحمولات المنقولة من خلالها.
- توجد علاقة ارتباط موجبة بين أعداد الموانئ وحركة السفن(القادمة والمغادرة)، حيث بلغت قيمة معامل الارتباط(٠,٩٠) ما يؤكد قوة العلاقة الموجبة التي تربط بين هذين المتغيرين، أي كلما ازداد أعداد السفن الواصلة والمغادرة تطلب في زيادة أعداد الموانئ لاستيعابها.
- ثمة علاقة ارتباط قوية موجبة بين أعداد السكان وأعداد السفن والموانئ والأرصفة وحركة السفن وأحجام الحمولات من خلال معامل الارتباط الذي بلغت قيمته(٠,٩٠) هذا ما يؤكد قوة العلاقة الموجبة بين أعداد السكان والمتغيرات، أي كلما ازداد عدد السكان تطلب الأمر زيادة في أحجام الحمولات(البضائع) وهذا مرتبط بزيادة حركة السفن وأعداد السفن وهذا العامل مرتبط بزيادة أعداد الموانئ والأرصفة.

التوقعات المستقبلية:

لمعرفة مستقبل النقل البحري العراقي لابد من التوصل إلى توقعات تنبؤيه مستقبلية عن هذا القطاع الحيوي على الرغم من صعوبة عملية التنبؤ ضمن هذا المجال لتعدد العوامل المؤثرة فيه، والتطور السريع الذي يشهده هذا القطاع بين الحين والآخر.

فقد يتباين الباحثون في تحديد المدة الزمنية للتوقعات المستقبلية، فمنهم من حدد هذه الفترة بعشرين سنة، فيما أقترح البعض الآخر إلى ان تكون المدة المناسبة لدراسة نظام النقل و التوصل إلى التوقعات المستقبلية على المدى البعيد ما بين (٣٥-٥٠) سنة (الأسدي، ٢٠٠٥، ٢١٦) . في حين أظهرت دراسات أخرى في مجال التنبؤات التي تتناول مدة زمنية تتراوح ما بين ٥-١٥ سنة (عبد الله، ١٩٩٥، ٢١٦) بينما لجأ مختصون آخرون إلى أخذ مدة زمنية تتراوح بين (٥-١٠) سنوات لدراسة مستقبل النقل في دراساتهم، كدراسة الأسدي والسكيني(*)، حيث تم استعمال المعيار الأخير في الدراسة الحالية للتنبؤ بمستقبل النقل البحري العراقي وللتحقق من هذا الهدف تم استعمال طريقة الانحدار البسيط (الصوفي، ١٩٨٥، ٩) كما في المعادلة الآتية:

$$\mathbf{BX + A = Y}$$

حيث أن:

Y = معامل الانحدار (متغير ثابت)

A = متغير ثابت

B = متغير ثابت

X = متغير مستقل (يمثل التنبؤ بالظواهر)

حيث يبين المتغير بين الأول وهو الزمن (X) والمتغير الثاني وهو الظاهرة المدروسة (Y) والتي تحتوي على ستة متغيرات، حيث يمثل (Y) أعداد السكان وأعداد الموانئ، وكما يمثل أعداد الأرصفة وأعداد السفن وحركة السفن القادمة والمغادرة ، فضلاً عن انه يمثل حجم البضائع الواردة أيضاً، فمن خلال تطبيق معادلة الانحدار البسيط وفقاً للصيغة أعلاه للتنبؤ بقيم الفترة الممتدة من عام (٢٠١٨) إلى عام ٢٠٢٣ حيث أظهرت النتائج للتوقعات المستقبلية كما يأتي، جدول (١٠١) والشكل (٥).

(*) السكيني: حميد غالب عجيل، النقل في مدينة البصرة، أطروحة دكتوراه، كلية الآداب، جامعة البصرة، ١٩٩٨، ص٢٦٧، والأسدي، أسعد عباس هندي، النقل البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة ومشاكله خلال المدة ١٩٧٠-٢٠٠١ (دراسة في جغرافية النقل)، أطروحة دكتوراه، كلية الآداب، جامعة البصرة، ٢٠٠٥، ص٢١٦..

جدول (١٠١)

التوقعات المستقبلية للنقل البحري العراقي لعامي ٢٠١٨-٢٠٢٣

السنوات	السكان	%	الموانئ	%	الأرصفة	%	أعداد السفن	%	حركة السفن	%	حجم البضائع	%
٢٠١٨	٣٤,٠٧٥,٥٢٠	٤٨,٢	٧	٤٣,٨	٦٤	٤٦,٤	١٣	٣٨,٢	٢٥٠٤,٢٢٧٢٧٣	٤٨,٠	٢٦٩٧٨٦٢٣٣,٧	٤٧,٥
٢٠٢٣	٣٦,٦٢٧,٠٣٢	٥١,٨	٩	٥٦,٦	٧٤	٥٣,٦	٢١	٦١,٨	٢٧٠٩,٤١٦٠٨٤	٥٢,٠	٢٩٨١٤١٥٢١,٤	٥٢,٥

حسبت من قبل الباحث بالاعتماد على التقديرات العامة لسكان العراق ١٩٥٨-٢٠١٣ وفق المعادلة الآتية:

ل = أ + (ن + ١) د (العتيبي والطائي، ٢٠١٢، ٢٥٢)

حيث أن:

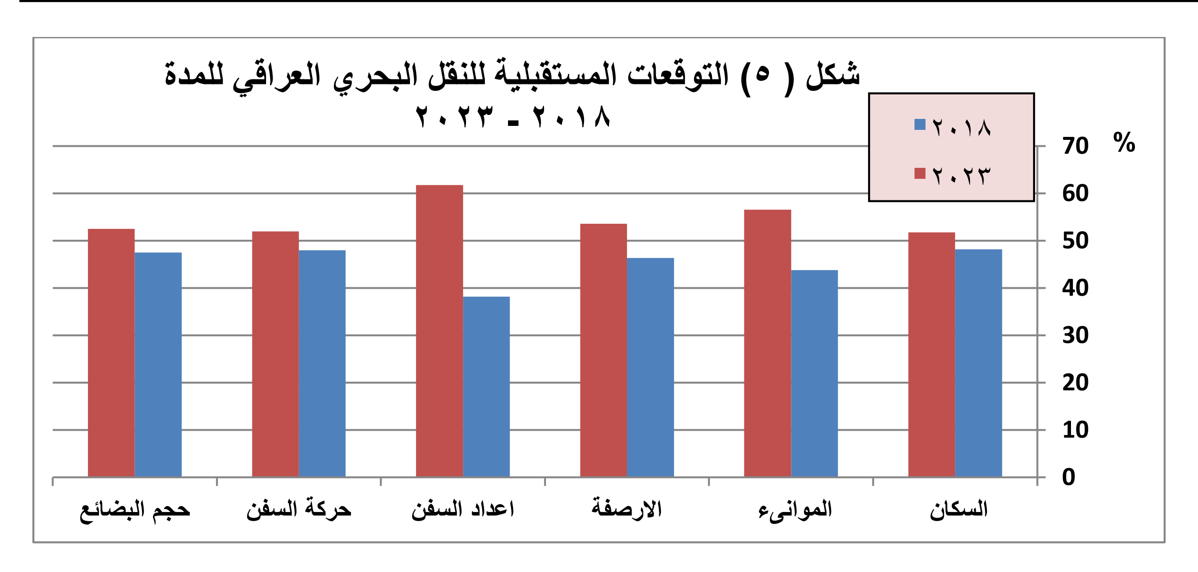
ل = حجم السكان في التعداد اللاحق

ن = عدد السنوات من ضمنها سنة التعداد.

أ = حجم السكان في التعداد الأول

د = المقدار الثابت للزيادة السكانية

مقدار الزيادة السنوية = ٠,٩٣٠٣٣ نسمة



المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على بيانات جدول (١٠١)

إن أعداد السكان في العراق سوف يرتفع خلال ٢٠١٨ ليصل إلى (٣٤٠٧٥٥٢٠) نسمة بنسبة نمو بلغت (٤٨,٢)% وهذه الزيادة في أعداد السكان تتطلب زيادة في أعداد الموانئ والتي سوف تصل أعدادها لنفس العام إلى (٧) موانئ وبنسبة نمو بلغت (٤٣,٨) % في حين ستبلغ أعداد الأرصفة بنحو ٦٤ رصيف بنسبة نمو تبلغ (٤٦,٤)% مما سيرتفع بذلك أعداد السفن إلى ١٣ سفينة محققة نسبة نمو تبلغ (٣٨,٢) %. أما حركة السفن القادمة والمغادرة من وإلى النقل البحري العراقي فستشكل أعدادها ٢٥٠٤ سفينة مشكلة نسبة نمو تبلغ (٤٨,٠) %. أما إجمالي الحمولات (البضائع) فستبلغ بنحو (٢٦٩٧٨٦٢٣٣,٧) طن مشكلة بذلك نسبة نمو تبلغ بنحو (٤٧,٥) % عن عام ٢٠٠٢، في حين سجلت التوقعات المستقبلية المعتمدة نسبة أعلى خلال عام ٢٠٢٣ كما هو موضح في جدول (١٠١) حيث بلغ عدد السكان (٣٦,٦٢٧,٠٣٢) نسمة وشكلت نسبة نمو بلغت (٥١,٨) % في حين سيبلغ أعداد الموانئ(٩) بمعدل نسبة نمو يبلغ ٥٦,٦%، اما أعداد الأرصفة فسجل ارتفاعاً بلغ نحو (٧٤) رصيفاً مشكلة نسبة نمو بلغت بنحو (٥٣,٦) %. اما أعداد السفن المتوقع ضمها إلى النقل البحري العراقي فستبلغ بنحو (٢١) سفينة بمعدل نسبة نمو تبلغ (٦١,٨) %. اما حركة السفن القادمة والمغادرة سجل ارتفاعاً بلغ (٢٧٠٩) سفينة مشكلة نسبة نمو بلغ(٥٢,٠) % في حين سجل إجمالي الحمولات ارتفاعاً مقداره (٢٩٨١٤١٥٢١,٤) طن بمعدل نسبة نمو بلغت (٥٢,٥) %، وقد تشير التوقعات المستقبلية إلى أن أعلى نسبة زيادة سجلت خلال عام ٢٠١٨ بأعداد السكان والتي بلغت نسبة نمو فيها (٤٨,٢) %، في حين ان التوقعات المستقبلية لعام ٢٠٢٣ تشير إلى أن أعلى نسبة نمو سجلت بأعداد السفن والتي وصلت نسبة نموها خلال هذا العام نحو (٦١,٨)% محققة أعلى نسبة نمو.

المبحث الثاني
اثر النقل البحري في التنمية الاقتصادية

هناك علاقة وثيقة بين النقل البحري والتنمية(*) الاقتصادية العراقية من خلال التعرف على مدى مساهمة هذا القطاع الحيوي في توفير احتياجات البلد البشرية والزراعية والصناعية والتجارية فهو يعمل على سد العجز التجاري من جهة وتوفير العملات النقدية من جهة أخرى وانعكاسات ذلك بصورة متوازية ، حيث يعمل على التفاعل ما بين توفر السلع والخدمات والأموال النقدية وسوف نبين اثر النقل البحري في قطاعات التنمية الاقتصادية وكما يأتي:

١.التنمية البشرية.

٢.التنمية الزراعية.

٣.التنمية الصناعية.

٤.التنمية التجارية.

– الواردات المالية لقطاع النقل البحري:

يساهم النقل البحري في توفير موارد مالية للخزينة العراقية وذلك من خلال العوائد المادية التي تأتي من الرسوم المفروضة على السفن الداخلة والخارجة ومن أجور الدلالة البحرية وإرساء والإقلاع وأجور وتفريغ وتسليم البضائع وإيرادات الصناعات المرتبطة بإعمال النقل البحري وغيرها من إيرادات قطاع النقل البحري كما يوضحه جدول(١٠٢) وشكل (٦)

(*)تعرف التنمية بعدة تعاريف مختلفة وذلك حسب وجهات النظر المختلفة ومن أهم تلك التعريف، أنها عملية يزداد من خلالها الدخل القومي الحقيقي للاقتصاد خلال فترة زمنية طويلة، وإذا كان معدل التنمية أكبر من معدل نمو السكان فان متوسط دخل الفرد الحقيقي سيرتفع.وكما تعرف التنمية بأنها مجموعة من المتغيرات الهيكلية والمجتمعية الايجابية التي تواكب زيادة الدخل. وتعرف أيضاً على إنها العملية التي يزداد من خلال متوسط دخل الفرد الحقيقي لا الدخل القومي الحقيقي، خلال فترة زمنية طويلة: للمزيد ينظر:

١– بكري، كامل، التنمية الاقتصادية، دار النهضة العربية، بيروت، ١٩٨٦، ص٦٣.

٢– عمارة، بثينة حسنين، التنمية البشرية وأساليب تدعيمها، دار الأمين، القاهرة، ٢٠٠١، ص١٧.

3-Tocoboviner، international trade and Economic Development oxford, The clarendom press, 1953,p130 .

جدول (١٠٢)

العوائد المالية لقطاع النقل البحري (مليار دينار) للمدة ٢٠٠٨-٢٠١٣

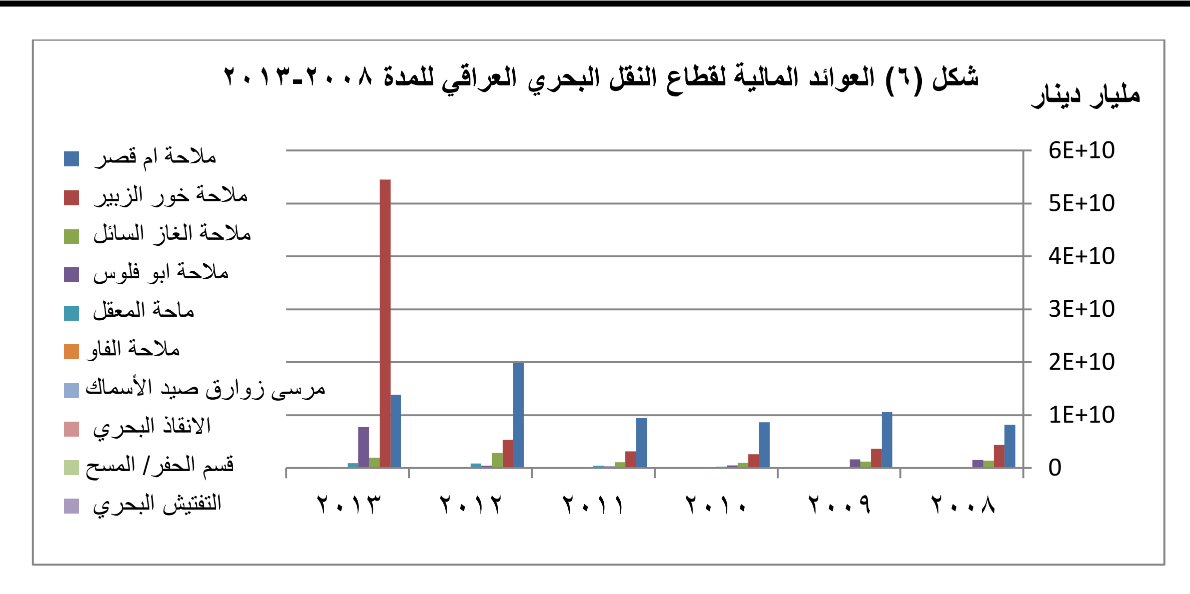
المواقع	٢٠٠٨	٢٠٠٩	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١٣
ملاحة أم قصر	٨١٤٩٩٨٨١٠٠	١٠٥٥٧٥٥٢٤٢٠	٨٦٤٧٧٩٥٤٠٣	٩٤٠١٣٥٨٥٨٢	١٩٨٢٣٤٩٧٠١٦	١٣٨١٥١٧٠٤١٣
ملاحة خور الزبير	٤٣٧٧٧٥٣٨٧٥	٣٦١٨٥٣٩٨١٣	٢٦٢٤٤١٩١٨٨	٣١٦٣٠٠٨٠٠٢	٥٢٩٨٢٨٩٧٥٠	٥٤٥٥٥٠٧٥٠٠
ملاحة الغاز المسال	١٣٦٩٨٨٥٠٠٠	١٢١٧١٨٣٦٥٠	٩٧٠٧٢٨٥٠٢	١٠٧٥٤٨٨٢٥٠	٢٨١٩٢٨٢٤٥٤	١٩٠٩٦٩٣٦٠٠
ملاحة أبي فلوس	١٥٠٩٦٨١٩٦٥	١٦٤٢٤١٦٠٠٠	٤٦٥٧٨٩٧٥٠	٢٧٨٩٦٢٢٥٠	٤٢٠١٠٣٠٠٠	٧٧٤٨٨٤٠٠٠٠
ملاحة المعقل	١٩٨٠٠٠٠٠	٧٨٠٠٠٠٠٠	٢٦١٦٠٠٠٠٠	٤٥٢٤٧٥٠٠٠	٨٧٥٧٠٠٠٠٠	٨٩٩٣٢٥٠٠٠
ملاحة الفاو	-	١٢٤١٦٥٠٠	-	٢٩٢٩٥٠٠٠	٤٥٢٤٧٠٠٠	٣٩٣٦٥٠٠٠
مرسى زوارق صيد الأسماك	١٧٦٦٩٧٧٦	٥٩٥٢٥٠٠٠	٤٧٨٣٧٠٠٠	-	-	٣٩٣٦٥٠٠٠
الإنقاذ البحري	٧٠٧٤٧٥٠٠	-	-	-	-	-
قسم الحفر/المسح	-	٩٩٠٠٠٠٠٠	-	-	-	-
التفتيش البحري	-	-	-	-	-	٢٢١٤٧٦٠٧٥

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على

١- وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم الشؤون المالية، شعبة الإيرادات، الإيرادات العامة، ٢٠١٣.

٢- وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم الشؤون البحرية، التطوير البحري، الإيرادات العامة، ٢٠١٣.

٣- وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم الشؤون البحرية، شعبة الملاحة، وحدة التأمين والمقاطعة، الإيرادات السنوية للمدة من ٢٠٠٨-٢٠١١، ٢٠١٣.



المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على جدول (١٠٢)

وهذه الإيرادات تسهم في زيادة الدخل القومي ومن ثم تحسين ميزان المدفوعات للبلد، وللحصول على بيان واضح لمدى أثر النقل البحري العراقي على قطاعات التنمية المختلفة سيتم توضيح العلاقة كل قطاع ومدى اثر النقل البحري فيه وكما يأتي:

١.التنمية البشرية

يعد النقل البحري احد أركان التنمية البشرية بكافة مجالاتها، لأن هذا القطاع الحيوي يسهم بنسبة كبيرة من الاستيرادات والصادرات العراق ، فإن من الضرورات المستقبلية تفرض علينا العمل على تسخير كل الطاقات والجهود المتاحة من أجل تطوير وتحديث النقل البحري ، بما ستحققه من منافع اجتماعية كإيجاد فرص عمل للمواطنين من خلال إقامة شركات ملاحية وشركات الاستيراد والتصدير والإخراج الكمركي وشركات متخصصة لتقديم الخدمات والتسهيلات البحرية للسفن على اختلاف أحجامها وتخصصاتها النقلية ومصانع تعتمد على النقل البحري(الرويثي ، ٢٠٠١، ٢٧) فضلاً عن المنافع البشرية كالاستثمارات الأجنبية وتدفق الأيدي العاملة الماهرة ومنافع سياسية وعدم الاعتماد على الدول الأخرى في عمليات الشحن والتفريغ ، حيث تكمن الأهمية والأثر الواضح للنقل البحري العراقي في عملية التنمية البشرية من خلال ما يأتي:

أ- تشغيل القوى العاملة

يسهم النقل البحري العراقي بتشغيل عدد كبير من الأيدي العاملة في مرافئه البحرية نفسها، كونها من العوامل المهمة في تسهيل وانسياب حركة البضائع والسلع من الميناء واليه جدول(١٠٣) وشكل (٧) ، فضلاً عن تشغيل الأيدي العاملة في المؤسسات المتعاملة معها(*)من خلال مجمل نشاطاتها الإنتاجية والخدمية ، كونها تسهم في خلق فرص عمل للمهارات والاختصاصات كافة ، والاعتماد على المجهود العضلي للإنسان وعلى العمالة الفنية المدربة القادرة على تسيير وتشغيل الآلات والمكائن وصيانتها في عمليات الشحن والتفريغ.

وهذا ما ينطبق على وضع العمالة في النقل البحري العراقي وموانئه ، فمن حيث إجمالي عدد العاملين بالنقل البحري اخذ العدد في تغير مستمر حسب مستوياتهم التعليمية، كما يعد النقل البحري مؤشراً لقياس درجة الارتباط بالظهير للارتباط الاجتماعي وشكل من أشكال التبادل بين المجتمعات ، والقضاء على العزلة والتباين الحضاري بين أجزاء الدولة الواحد وبين الأسرة الدولية لتوفير فرص عمل للمهارات والاختصاصات كافة وربط البلد بالبلدان المجاورة الأخرى لمواكبة الركب الزمني والتنمية البشرية في مجال النقل البحري من خلال إرسال البعثات والدورات إلى البلدان العربية والأجنبية لإعداد كوادر متدربة.

(*) يعمل في النقل البحري ومرافئه عدد كبير من المؤسسات كإدارات هيئة الموانئ المختلفة كالكمارك، ملاك السفن الأجنبية والعربية، شركات النقل الخاص والعام، وكلاء السفن، شركات التموين، أصحاب المخازن الخاصة، أصحاب الشاحنات المحلية والنقل العام، الموردون للبضائع الواردة، المصدرون والمخلصون، وزارة التجارة والصناعة، المواصفات والجودة (الفحوصات المختبرية)، التقييس والسيطرة النوعية، المصارف، المحاجر الصحية، فضلاً عن الجهات الأخرى التي تشترك حسب التغيرات المتبعة في سلطات الموانئ.
للمزيد ينظر إلى: العيداني، صلاح خضير عبود، أهمية الموانئ العراقية في تحقيق التنمية الوطنية، ورقة عمل مقدمة إلى الموانئ والنقل المائي للفترة من ٢١-٢٤ تموز ٢٠٠٧، ص٧.

جدول(١٠٣)

حجم القوى العاملة في النقل البحري العراقي للمدة ٢٠٠٣-٢٠١٣

السنة	حجم القوى العاملة حسب الفئة		المجموع	النسبة	الراتب (مليار/دينار)(*)	النسبة %
	ذكور	إناث				
٢٠٠٣	٧١٤٩	٩٩٨	٨١٤٧	٧,٤	٤٢٧٢	٠,٦
٢٠٠٤	٩٤١٦	٩٨٣	١٠٣٩٩	٩,٥	٢٨٩٩٨	٤,٣
٢٠٠٥	٩٤٣٩	٩٨٤	١٠٤٢٣	٩,٥	٣٦٦٨٢	٥,٥
٢٠٠٦	٩٦١١	٩٩٧	١٠٦٠٨	٩,٦	٤٠٥٤٧	٦,١
٢٠٠٧	٩٣٥٧	٩٦٦	١٠٣٢٣	٩,٤	٤٣٠٥٢	٦,٤
٢٠٠٨	٩١٣٢	٩٨٢	١٠١١٤	٩,٢	٦٠١٠٢	٩,٠
٢٠٠٩	٨٨٢٢	٩٧٠	٩٧٩٢	٨,٩	٧٩٣٩٤	١١,٩
٢٠١٠	٩٢١٠	١٠٢١	١٠٢٣١	٩,٣	٨٩٢١٥	١٣,٣
٢٠١١	٨٩١٤	١٠٢٦	٩٩٤٠	٩,٠	٨٨٨٦٣	١٣,٣
٢٠١٢	٨٧٧٠	١٠٢١	٩٧٩١	٨,٩	٨٣٠٤٥	١٢,٤
٢٠١٣	٩١٣٩	١٠٤٢	١٠١٨١	٩,٣	٨٩٨٢٩	١٣,٤
المجموع	٩٨٩٥٩	١٠٩٩٠	١٠٩٩٤٩	١٠٠	٦٦٨٤٩٨	١٠٠

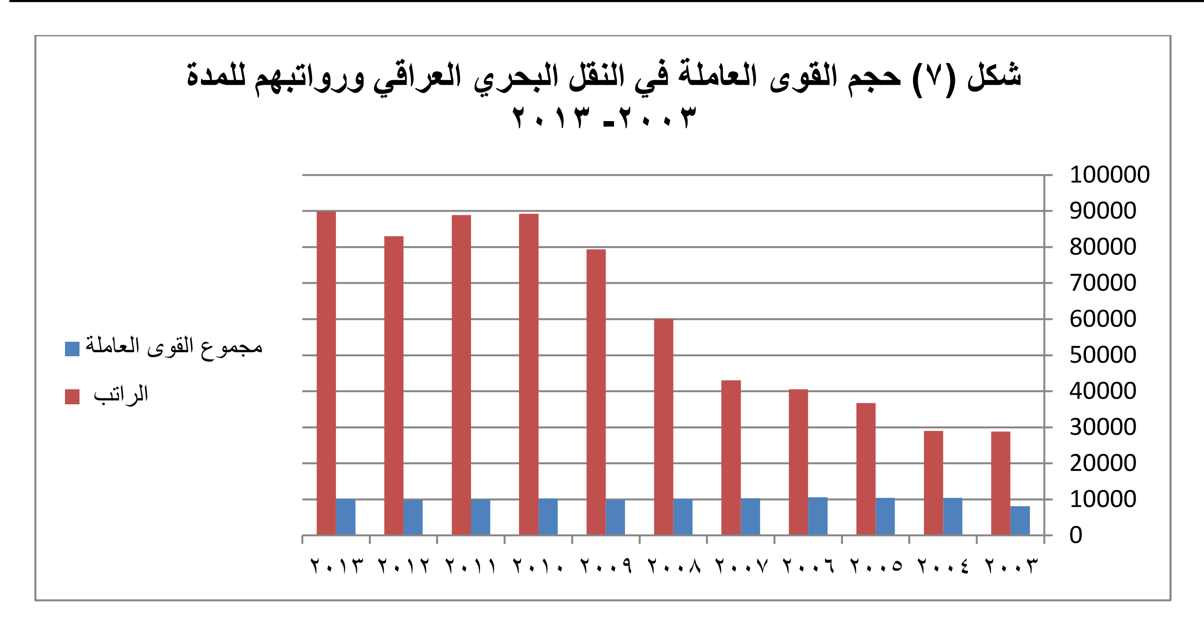
المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على:

١-وزارة النقل،الشركة العامة لموانئ العراق، قسم التخطيط، شعبة القوى العاملة، التقرير السنوي للقوى العاملة للمدة ٢٠٠٣-٢٠١١، ٢٠١٣، ص٢١.

٢- وزارة النقل،الشركة العامة لموانئ العراق، قسم التخطيط، شعبة القوى العاملة، التقرير السنوي للقوى العاملة للمدة٢٠١١-٢٠١٣، ٢٠١٣، ص٤١.

٣- وزارة النقل،الشركة العامة لموانئ العراق، قسم التدقيق والرقابة الداخلية، شعبة الرواتب، التقرير المالي السنوي للمدة ٢٠٠٣-٢٠١٣، ٢٠١٣، ص٢.

(*) يعود التغير في رواتب العاملين بسبب بلوغهم السن التقاعدي وحتى الذين يأتون بعدهم لم يتأهلون إلى الوظائف نفسها التي كانوا يشغلونها إلا بعد تأهيلهم وتدريبهم لإشغالهم مهامهم فضلاً عن تثبيت العقود المؤقتة على الملاك الدائم.



المصدر: بيانات جدول (١٠٣)

ب– نقل المسافرين

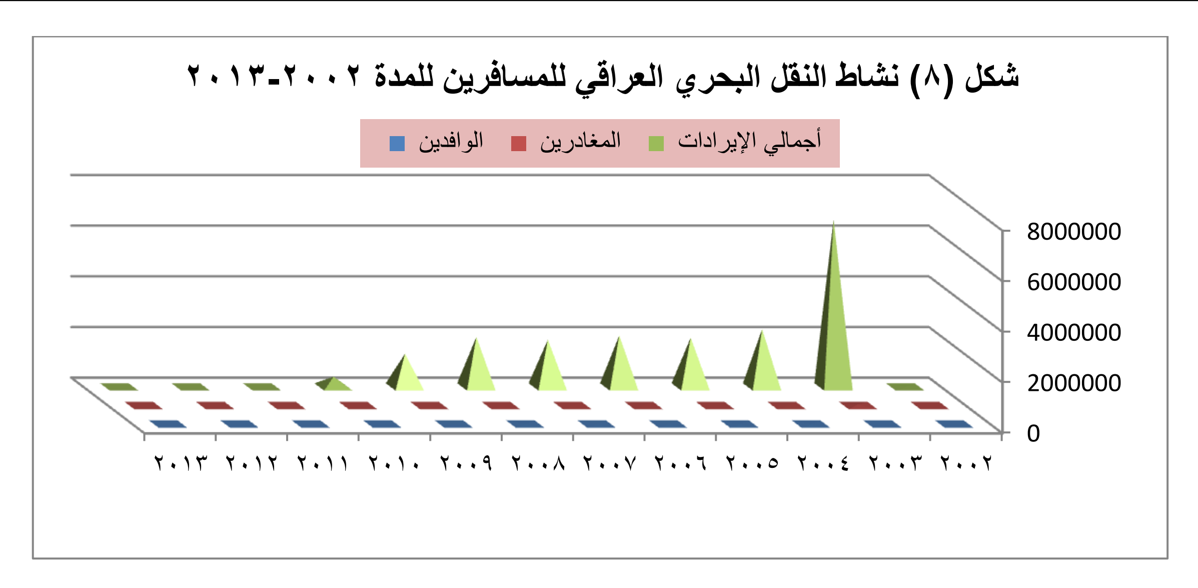
إن أهمية النقل البحري من الناحية التنمية البشرية تكمن في نقل المسافرين والسياح ورجال الأعمال من خلال تبادل الأفكار والثقافات المختلفة وبناء الحضارات جدول (١٠٤) وشكل (٨). كما ان لهذا القطاع الأثر البالغ في تكون مشاريع رأس المال الاجتماعي أي لها القدرة على قيادة التنمية والتعمير ما يعكس لنا الأهمية الاقتصادية على صعيدي المحلي والإقليمي من خلال مجمل النشاطات والعمليات السائدة في قطاع النقل البحري العراقي وموانئه ، عن طريق تقديم التسهيلات والخدمات للسفن على اختلاف أحجامها وتخصصاتها النقلية(النحراوي،٢٠١٤، ٣٤) ، وخلق فرص عمل(إيرادات) لعدد من الجهات التي تعمل داخل وخارج قطاع النقل البحري من خلال تشغيل عمالة لعدد من المؤسسات المتعاملة مع قطاع النقل البحري، ويتضح مما تقدم ان النقل البحري العراقي يعد من أساسيات التنمية الاقتصادية نظراً لما يحققه من وفورات خارجية ناتجة عن الأنشطة والخدمات المختلفة التي يقدمها هذا القطاع مما أدى إلى ان يكون النقل البحري أهمية ونشاطاً من خلال ما بلغته قيمة العائدات المادية بحسب إجمالي الإيرادات المتحققة من الوافدين والمغادرين عبر المنافذ البحرية.

جدول (١٠٤)
نشاط النقل البحري العراقي للمسافرين للمدة ٢٠٠٢-٢٠١٣

السنة	عدد السفن	الوافدين	الإيرادات ألف/دولار	المغادرين	الإيرادات ألف/دولار	الحمولات ألف/طن	إجمالي الإيرادات مليون/دولار	النسبة
٢٠٠٢	١٤	٥٧	٧٤١٠	-	-	١٠٨١	٧٤١٠	٠,٠
٢٠٠٣	١٦	٣٣٦٠	٤٣٦٨٠٠	٤٧٥١١	٦١٧٦٤٣٠	١٣٤١٨٧	٦٦١٣٢٣٠	٣٥,٩
٢٠٠٤	١٦٢	٩٣١٢	١٢١٠٥٦٠	٨٢١٧	١٠٦٨٢١٠	٥٠٧٨٣٧	٢٢٧٨٧٧٠	١٢,٤
٢٠٠٥	١٥٩	٨٦٣٣	١١٢٢٢٩٠	٦٣٢٥	٨٢٢٢٥٠	٣٠٦٧٨١	١٩٤٤٥٤٠	١٠,٥
٢٠٠٦	١٣٤	٧٤١٤	٩٦٣٨٢٠	٨٢١٨	١٠٦٨٣٤٠	٣٣٠٦٨٤	٢٠٣٢١٦٠	١١,٠
٢٠٠٧	١٥٦	٧٦٤٤	٩٩٣٧٢٠	٦٦٩٧	٨٧٠٦١٠	٣٣٠٧٠٦	١٨٦٤٣٣٠	١٠,١
٢٠٠٨	١١٧	٨٧٣٤	١١٣٥٤٢٠	٦٤٨٥	٨٤٣٠٥٠	٢٠٨٥٨١	١٩٧٨٤٧٠	١٠,٧
٢٠٠٩	٧١	٥٨٦٠	٧٦١٨٠٠	٤٢٢٤	٥٤٩١٢٠	١٧٩٠٧٣	١٣١٠٩٢٠	٧,١
٢٠١٠	٥٧	٢٢٢٠	٢٨٨٦٠٠	٨٧٧	١١٤٠١٠	١١٦٧٨٠	٤٠٢٦١٠	٢,٢
٢٠١١(*)	-	-	-	-	-	-	-	-
٢٠١٢	-	-	-	-	-	-	-	-
٢٠١٣	-	-	-	-	-	-	-	*
المجموع	٨٨٦	٥٣٢٣٤	٦٩٢٠٤٢٠	٨٨٥٥٤	١١٥١٢٠٢٠	٢١١٥٧١٠	١٨٤٣٢٤٤٠	١٠٠

المصدر : من عمل الباحث الاعتماد على
١- وزارة النقل، الشركة العامة للنقل البحري العراقي، الوكالات البحرية، ام قصر، الموقف الشهري لحركة السفن للسفن(٢٠٠٢-٢٠١٣)، ٢٠١٣، ص بلا.
٢- وزارة التخطيط، الجهاز المركز للإحصاء، مديرية إحصاءات النقل والاتصالات، التقرير الإحصائي للنقل البحري، ٢٠١٠، بغداد، ص ٥.

(*) تحويل خط نقل المسافرين من ميناء جبل علي الإماراتي إلى الموانئ الهندية والباكستانية ضمن خطوط النقل المنتظمة - مقابلة شخصية مع السيد كريم كنهل مدير قسم الوكالات البحرية، الشركة العامة للنقل البحري العراقي بتاريخ ٢٠١٤/١٠/١٣ .



المصدر: بيانات جدول (١٠٤)

٢.التنمية الزراعية

للنقل البحري اثر كبير وواضح في تنمية القطاع الزراعي من خلال نقل المنتجات الزراعية المختلفة التي لا يمكن ان تتم بدون قطاع النقل البحري في توفيرها إلى المستهلك، حيث ازدادت العلاقة الوثيقة بين قطاع النقل البحري العراقي والتنمية الزراعية قبل وبعد عام ٢٠٠٣ لتذبذب الإنتاج الزراعي للظروف السياسية التي مر بها البلد وما ترتب عليه من أحداث سياسية واقتصادية لاسيما الحصار الاقتصادي والاهتمام بالجوانب العسكرية وإهمال القطاع الزراعي بصورة كبيرة(رشيد، ١٩٩٢، ٧٢) وندرة المياه ورداءة نوعيته وتلوثها(هاشم وحمدان، ٢٠١٤، ٦٧) وعزوف المزارعين عن الزراعة بعد تغير النظام عام ٢٠٠٣ لانفتاح العراق على مختلف دول العالم وإتباع سياسة الاستيراد في توفير المنتجات الزراعية التي يتم استيرادها من مختلف البلدان جدول(١٠٥) وشكل (٩) وخريطة(١٩) فمن خلال النقل البحري العراقي الذي يعمل على استيراد المنتجات الزراعية والسلع الغذائية لسد النقص الحاصل في المنتجات الزراعية والمواد الغذائية المختلفة وفي مقدمتها الحبوب والسكر المتأتية عن طريق النقل البحري العراقي ومنافذه البحرية التجارية والبالغ إجمالي قيمتها بنحو (١٠٣٣٣٩٢٦٧٢,٥) دولار حيث بلغت قيمة الرز المستورد (٤٢٣٨٨٨٣٧,٥) (مليون/دولار) من إجمالي قيمة الواردات الزراعية المستوردة الذي شكل نسبة بلغت(٤٠,١٠)% في حين بلغ قيمة السكر المستوردة بنحو(٩٦١٤٥٧٩٥,٨) دولار ، والبالغ نسبته (٢٨,٧) % .

جدول(١٠٥)

واردات القطاع الزراعي العراقي لعام ٢٠١٣ القيمة (مليون/دولار)

الدولة	الواردات الزراعية	النسبة
اندونيسيا	٢٣,٨	٠,٣
ماليزيا	٥٩,٢	٠,٧
سنغافورا	٢٨,٩	٠,٣
فلبين	١٢,٩	٠,١
تايلند	١٢٠٧,٢	١٣,٤
الصين	٣٥٥١,٥	٣٩,٦
الهند	٩٤٥,١	١٠,٥
جمهورية كوريا	١٧٠٩,١	١٩,٠
باكستان	٢٧,٨	٠,٣
سريلانكا	٤٠,٦	٠,٥
أفريقيا	١٠٥,٨	١,٢
البلدان العربية(*)	١٠١,٨	١,١
جزائر	٩٨,٤	١,١
الصومال	٣,٥	٠,٠
جمهورية إيران الإسلامية	٥١٠,٨	٥,٧
تركيا	١٣٩,٩	١,٦
الدول الخليجية(**)	٤١١,٨	٤,٦
المجموع	٨٩٧٨	%١٠٠

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على:

1-Economic and Social commission for western Asia(ESCWA), External Trade Bulletin of the Arab Region, Issue: Twenty second, United Nations, New York, 2013, p.p 90.

٢-اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي أسيا(الاسكو)، مسح التطورات الاقتصادية والاجتماعية في المنطقة العربية(٢٠١٣-٢٠١٤)، الأمم المتحدة، نيويورك، ٢٠١٤، ص١٧٣.

(*) البلدان العربية تضم مصر، الأردن، لبنان، تونس، المغرب، السودان.

(**) البلدان الخليجية تضم الإمارات العربية المتحدة وسلطنة عمان والبحرين وقطر والمملكة العربية السعودية.

شكل (٩) واردات القطاع الزراعي العراقي لعام ٢٠١٣

مليون/ دولار

النسبة
الواردات الزراعية

4000
3500
3000
2500
2000
1500
1000
500
0

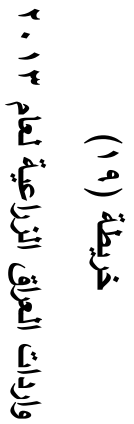
دول الخليج العربي
تركيا
جمهورية ايران الإسلامية
الصومال
جزائر
البلدان العربية
افريقيا
سري لانكا
باكستان
جمهورية كوريا
الهند
الصين
تاليندا
فلبين
سنغافورة
ماليزيا
اندونيسيا

المصدر: بيانات جدول (١٠٥)

ويسهم النقل البحري العراقي في صادرات العراق الزراعية من خلال تصدير مجموعة من المنتجات الزراعية وكما هو موضح في جدول(١٠٦) وشكل (١٠). حيث يلاحظ ان محصول التمر احتل المرتبة الأولى من صادرات العراق الزراعية البالغ قيمتها(١٧٩٦٥١٨٥) مليون/دولار وشكل نسبة بلغت٩٩,٣%. أما الصوف فقد احتل المرتبة الثانية من حيث الصادرات العراقية قيمة (٨٤٠٦٠) (مليون/دولار) والبالغة نسبته (٠,٥) % وذلك لأهميته ورغبته في الصناعات الصوفية الإماراتية في حين احتل الجلود المرتبة الأخيرة من قيمة الصادرات العراقية البالغة قيمتها(١٨٠) (مليون/دولار) بنسبة شكلت(٠,١) %. جدول (١٠٧) شكل (١١)

خريطة (١٩)

واردات العراق الزراعية لعام ٢٠١٣



المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على جدول (١٠٥)

جدول (١٠٦)

الواردات البحرية الزراعية العراقية للمدة ٢٠٠٢-٢٠١٣(*)

(القيمة = مليون/دولار)

نوع الحمولة	الواردات الزراعية			المجموع	النسبة
	ميناء أم قصر	ميناء خور الزبير	ميناء أبي فلوس		
الحنطة	٢٩٤٤٧٠٢٨٠	١١٥٣٨٠	٠	٢٩٤٥٨٥٦٦٠	٢٩,٠
السكر	٢٦٠٨٤٠٤٥٠	٣٥٣٠٥٣٤٥,٨	٠	٢٩٦١٤٥٧٩٥,٨	٢٩,٠
الرز	٤١١٧٣٧٧٨٧,٥	١١٤٤٦٠١٢,٥	٥٠٣٧,٥	٤٢٣١٨٨٨٣٧,٥	٤٠,١
فول الصويا	٢٨٩٩٢٧٠,٨	٣٦٢٥٣٢٠,٨	٠	٦٥٢٤٥٩١,٦	٠,٦
غذائية متنوعة	٣٥٢٠٨,٣	٨٧١,٠٠٠	٠	٣٦٠٧٩,٣	٠,٠
طحين	٠	٥١٤٠٤٧٠,٨	٠	٥١٤٠٤٧٠,٨	٠,٥
شاي	٠	٠	٥٠٩١,٧	٥٠٩١,٧	٠,٠
بذور جت	٠	٠	٤٩٨٣,٣	٤٩٨٣,٣	٠,٠
خضروات	٠	٠	٧٧٥٣٠٣٧,٥	٧٧٥٣٠٣٧,٥	٠,٨
علف حيواني	٠	٠	٨١٢٥	٨١٢٥	٠,٠
المجموع	٩٦٩٩٨٢٩٩٦,٦	٥٥٦٣٣٤٠٠,٩	٧٧٧٦٢٧٥	١٠٣٣٣٩٢٦٧٢,٥	١٠٠%

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على:

١- وزارة النقل، الشركة العامة للنقل البحري العراقي، قسم التخطيط، شعبة الإيرادات للسنوات(٢٠٠٢، ٢٠٠٨)، ٢٠١٣.

٢- وزارة النقل، الشركة العامة للنقل البحري العراقي، قسم الوكالات البحرية، شعبة وكالات(أم قصر، أبو فلوس)، إيرادات لسنة ٢٠٠٩، ٢٠١٣.

٣- وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، القسم المالي، شعبة العملات الصعبة، التقرير السنوي للإيرادات لعام ٢٠١٠-٢٠١١، ٢٠١٣.

٤- وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم التدقيق والرقابة الداخلية، شعبة الإيرادات لسنة(٢٠١٢-٢٠١٣)، ٢٠١٣.

(*) تعذر ميناء المعقل عن استقبال السلع الزراعية، لسرعة تلفها ولطول فترة انتظار السفن والتأخر في موعد وصولها بسبب العوائق الملاحية.

شكل (١٠) الواردات البحرية الزراعية العراقية للمدة ٢٠٠٢ - ٢٠١٣

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على بيانات جدول (١٠٦)

وكما يلاحظ من جدول (١٠٧) وشكل (١١) ان تصدير التمور العراقية لا يقتصر على ميناء وإنما يتم تصديره من ميناء خور الزبير والمعقل وميناء أبي فلوس وهذا يدل في مدى مساهمة النقل البحري العراقي في تصدير المنتجات الزراعية الخارجية.

٣.التنمية الصناعية

أكدت الدراسات الاقتصادية على الارتباط الوثيق فيما بين قطاع النقل البحري والتنمية الصناعية حتى أصبحت الصناعة الحديثة توصف بأنها صناعة متطورة ما لم يرافقها قطاع نقل متمكن وقادر على تسهيل إيصال البضائع الصناعة إلى المستهلك وتأمين المردودات المادية الناتجة عنها(الشووارة، ٢٠١٢، ٣٧٤)، لذا ارتبطت الصناعة ارتباطاً وثيقاً بالنقل عموماً والنقل البحري بشكل خاص كونه العنصر الفعال في التنمية الصناعية (رسول، ١٩٨٦، ١١١)

جدول(١٠٧)

الصادرات البحرية الزراعية للمدة ٢٠٠٣-٢٠١٣

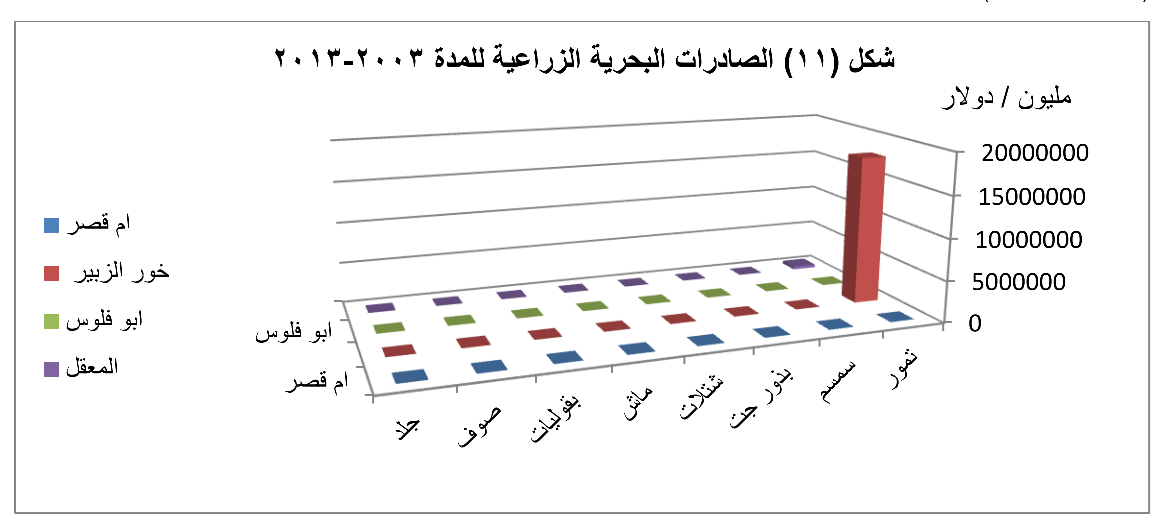
(القيمة = مليون/دولار)

نوع الحمولة	الصادرات الزراعية				المجموع	النسبة
	ميناء أم قصر (*)	ميناء خور الزبير	ميناء أبو فلوس	ميناء المعقل		
تمور	-	١٧٩٢٣١٥٥	٣٢٤٠	٣٨٠٧٩٠	١٧٩٦٥١٨٥	٩٩,٣
سمسم		٣١٠٠	-	-	٣١٠٠	٠,٠٢
بذور جت		٥٠٠	٣٠٠٠	-	٣٥٠٠	٠,٠٢
شتلات		-	٥٠٠٠	-	٥٠٠٠	٠,٠٣
ماش		-	٣٧٠٠	-	٣٧٠٠	٠,٠٢
بقوليات		-	٨٨٤٤	-	٨٨٤٤	٠,٠٤
صوف		٤٦٨٦٠	٣٧٢٠٠	-	٨٤٠٦٠	٠,٥
جلد		-	١٨٠٩٠	-	١٨٠٩٠	٠,١
المجموع		١٧٩٧٣٦١٥	٧٩٠٧٤	٣٨٠٧٩٠	١٨٠٩١٤٧٩	%١٠٠

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على:

١-وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم التخطيط، شعبة الإحصاء، الصادرات العراقية، ٢٠١٣ .

٢-وزارة النقل، الشركة العامة للنقل البحري العراقي، قسم الإحصاء، إحصاءات الصادرات العراقية، للسنوات (٢٠٠٥-٢٠١٣)، ٢٠١٣.



المصدر: بيانات جدول (١٠٧).

(*) يستقبل البضائع والسلع التجارية المستوردة.

ان الواقع الصناعي العراقي لا يختلف عن سواه في مختلف دول العالم من حيث الحاجة إلى النقل البحري ، الذي يعد الدعامة الأساسية في توفير المنتجات الصناعية المختلفة للأسواق العراقية(حنتوش، ٢٠١١، ١٣) فقد شهدت الصناعة العراقية لاسيما بعد عام ٢٠٠٣ واقعاً متردياً في جميع مفاصله وشللاً تاماً في جميع المنشآت الصناعية، فاستدعت الحاجة إلى ضرورة إيجاد البدائل لسد العجز الكبير في البضائع الصناعية وهذا ما أنبر له قطاع النقل البحري العراقي الذي يعمل على سد النقص الحاصل في البضائع والسلع الصناعية في قطاعي العام والخاص داخل العراق(كاظم، ٢٠١١، ١٨٢) ، التي يتم استيرادها من مختلف البلدان والمناشئ كما يوضح جدول(١٠٨) وشكل (١٢) وخريطة (٢٠). ولتذبذب الإنتاج الصناعي التي يتصف بها هذا القطاع حيث اعتمد العراق على استيراد مستلزمات الإنتاج الصناعي والآلات والمكائن والمعدات والمواد الصناعية(سالم، ٢٠٠١، ١٥٣) على النقل البحري العراقي وبشكل كبير فمن خلال المساهمة الفعالة في توفير كافة المواد والبضائع الصناعية المختلفة لسد النقص الحاصل في مستلزمات الإنتاج الصناعي البالغة إجمالي القيمة (١٠٨٣٩٧٠٤١٧,١) دولار اذ بلغ قيمة السيارات المستوردة للقطاع الصناعي بنحو (٤٥٧٠٧٢٥٠٠) دولار من إجمالي قيمة الواردات الصناعية المستوردة ، الذي شكل نسبة بلغت (٤٢,٢) % في حين بلغت قيمة الاسمنت الكلنكر المستورد بنحو (٣٦٣٧١٠١١٢,١) دولار والبالغ نسبته (٣٣,٦) % بسبب ارتفاع في مستوى دخل الفرد واتساع حركة البناء والأعمار جدول(١٠٩) وشكل (١٣)، وبذلك يعد النقل البحري العراقي ومنافذه البحرية مكوناً مهماً في البنية الأساسية للاقتصاد الوطني وركيزة أساسية للتنمية الصناعية من خلال توفير كافة السلع والبضائع الصناعية المختلفة لسد حاجة السوق المحلية من خلال توفير المواد الأولية ووسائل الإنتاج اللازمة للتنمية الصناعية للبلد، كما يسهم في تنمية المشاريع الصناعية جديدة كمعمل الأنابيب الفولاذية في أم قصر ومعمل غاز الاستيلين في خور الزبير وبذلك يعد النقل البحري العراقي ذا أثر واضح في التنمية وتنشيط الحركة الصناعية في البلد وارتفاع المستوى ألمعاشي للفرد.

جدول(١٠٨)

واردات القطاع الصناعي العراقي لعام٢٠١٣

(القيمة = مليون/دولار)

الدولة	الواردات الصناعية	النسبة
الإمارات العربية المتحدة	١٩٣٢,٦	٧,٩
الكويت	٣٠٧,٤	١,٣
السعودية	٣٣٤,٤	١,٤
الاتحاد الأوربي(*)	٢١٧٩,٠	٨,٩
دول أوربا الشرقية/ أوكرانيا	٦٧٦,٥	٣,١
الصين	٨٠٣٠,٥	٣٢,٩
كوريا الشمالية	٣٩٥,٥	١,٦
كوريا الجنوبية	١٥٧٣,٢	٦,٥
تركيا	١٦٣,٢	٠,٦
إيران	٧٣٦,٣	٣,٠
اليابان	١٧٨٧,٨	٧,٣
الولايات المتحدة	٢١٢٤,٠	٨,٧
كندا	٢١٨,١	٠,٩
استراليا، نيوزلندا	١٥٥,٥	٠,٦
برازيل	١٢٦,٤	٠,٥
ألمانيا	٨٨٦,٠	٣,٦
المملكة المتحدة	٢٦٤,٥	١,١
ايطاليا	١٣٩٦,٦	٥,٧
السويد	١٧٥,٩	٠,٧
فرنسا	٦٦٧,٢	٢,٧
سويسرا	١٥٢,٩	٠,٦
الدنمارك	٣٦,٧	٠,٢
هولندا	٥٥,١	٠,٢
المجموع	٢٤٣٧٥,٥	%١٠٠

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على

١-اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي أسيا(الاسكو) مسح التطورات الاقتصادية والاجتماعية في المنطقة العربية (٢٠١٣) الأمم المتحدة، نيويورك، ٢٠١٣، ص١٧٦.

2-U.S.Arab Trade Out Look, Publication of National U.S.Arab Chamber of Commerce, 2013, p.p 11-12.

٣-جمهورية العراق، وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي الدولي، الجهاز المركزي للإحصاء، بغداد، التقرير السنوي لاستيرادات العراق الصناعية، ٢٠١٣، ص٧٠ .

-وزارة النقل، الشركة العامة للنقل البحري العراقي، التقرير السنوي، استيرادات العراق الصناعية، التقرير الشهري، ٢٠١٣، ص بلا

(*) الاتحاد الأوربي يضم ٢٧ دولة أهمها اسبانيا، استراليا، ألمانيا، ايرلندا، البرتغال، النمسا، المملكة المتحدة، بلجيكا، بلغاريا، رومانيا، الدنمارك، بولندا، هنغاريا، التشيك، سلوفاكيا، السويد، سلوفينا، لاتيفيا، فرنسا، فلندا، قبرص، هولندا، لوكمسبورغ، مالطا، اليونان.

شكل (١٢) واردات القطاع الصناعي العراقي لعام ٢٠١٣

مليون / دولار

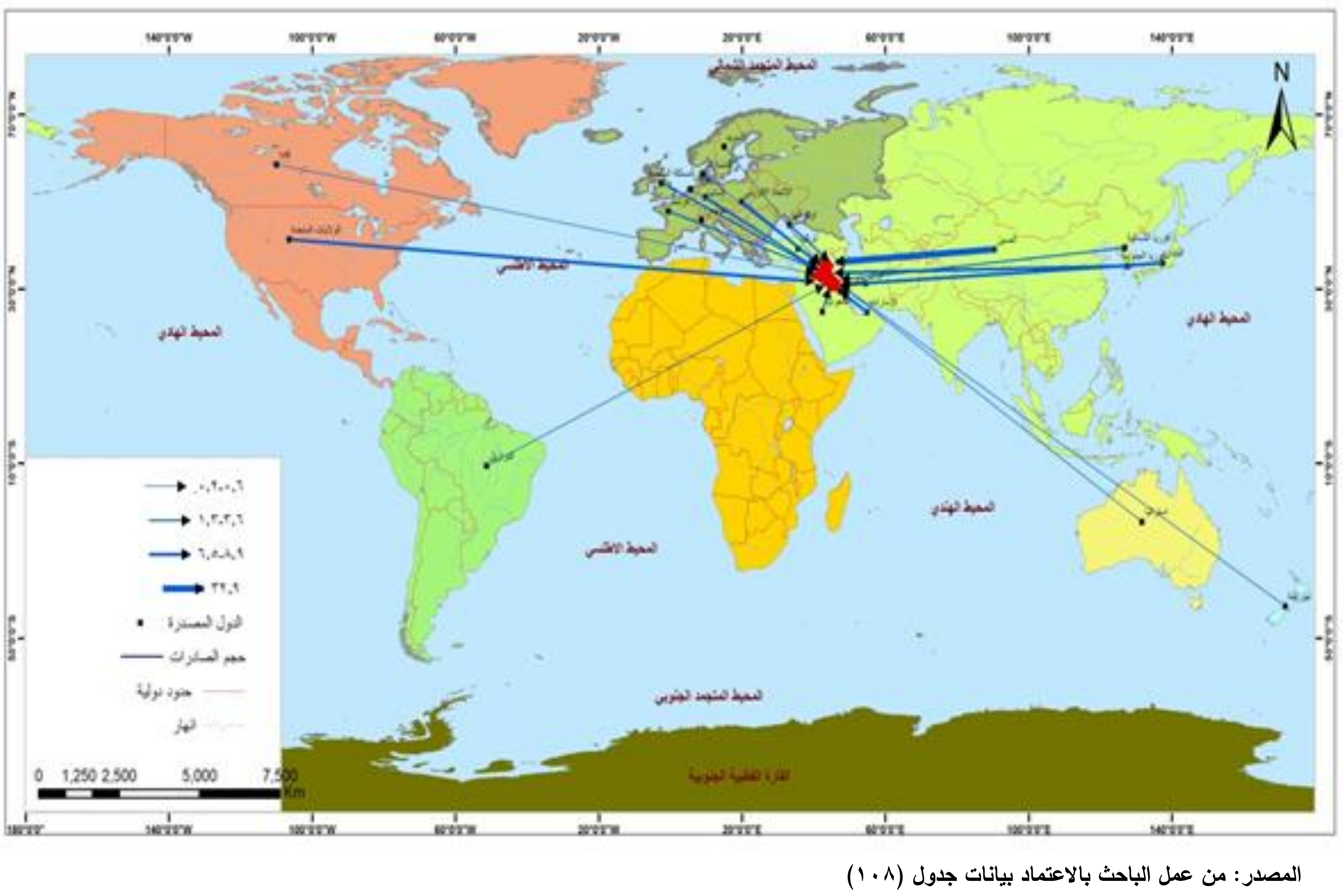
9000
8000
7000
6000
5000
4000
3000
2000
1000
0

هولندا
الدنمارك
سويسرا
فرنسا
السويد
إيطاليا
المملكة المتحدة
المانيا
برازيل
استراليا، نيوزلندا
كندا
الولايات المتحدة
اليابان
ايران
تركيا
كوريا الجنوبية
كوريا الشمالية
الصين
أوكرانيا
الاتحاد الاوربي
السعودية
الكويت
الإمارات العربية المتحدة

المصدر: بيانات جدول (١٠٨)

خريطة (٢٠)

واردات العراق الصناعية لعام (٢٠١٣)



المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد بيانات جدول (١٠٨)

جدول (١٠٩)

الواردات البحرية الصناعية العراقية للمدة ٢٠٠٣-٢٠١٣

(القيمة = مليون / دولار)

أنواع الحمولة	ميناء أم قصر	ميناء خور الزبير	ميناء أبو فلوس	ميناء المعقل	المجموع	النسبة
سمنت	١٠٣١٩٤٨٣٧,١	٢٠٧٤٧٣٢٨٧,٥	٢٥٠٥٩٠٠	٥٢٧٨٦٠٨٧,٥	٣٦٣٧١٠١١٢,١	٣٣,٦
حديد	١٥٣٦١٠١٢,٥	٢٧٦١٠٦١٢,٥	٨٣٥٦٠٣,١	١١٧٤٠,٦	٤٣٨١٨٩٦٨,٧	٤,٠
سيارات	٤٤١٨١٠٩٣٧,٥	٧٦٢٥٦٢٥	٧٦٣٥٩٣٧,٥	٠	٤٥٧٠٧٢٥٠٠	٤٢,٢
ستيل	٣٠٠٨٧٨٢٥	٠	٠	١٠٤٨٦٨,٨	٣٠١٩٢٦٩٣,٨	٣,٠
ألواح ستيل	٢٩٠٦٠٦٠٢,٥	٠	٠	٠	٢٩٠٦٠٦٢,٥	٠,٣
أنابيب استيل	٢٧٧٣٥٨٦٢,٥	١٠٢٦٤٥٠	١٠٦٥٧٥	٠	٢٨٨٦٨٨٨٧,٥	٣,٠
فوسفات صناعية	٧١٠٠٥٠	٠	٨٢٥٠	٠	٧١٨٣٠٠	٠,١
شاحنات	٣٢٤٣٧٥٠	٠	٠	٠	٣٢٤٣٧٥٠	٠,٣
سلفات الصوديوم	٧١٠٠٥٠	٠	٠	٠	٧١٠٠٥٠	٠,١
تراب حديد	١١٤٠٧٠٩٠,٦	٧٧٤٢٣١,٣	١٣٧٥١٥,٦	٤٢٣٩٦٢,٥	٢٤٧٦٥٠٠	٠,٢
صهاريج	٩٥٩٧٥٠٠	٠	٠	٠	٩٥٩٧٥٠٠	٠,٩
رافعات	١٠٤٣٧٥	٠	٠	٠	١٠٤٣٧٥	٠,٠
معدات متنوعة	٦٦٦٥٠	٣٠٧٤٨٠٠	٠	٠	٣١٤١٤٥٠	٠,٣
سيراميك	٢٠٣٥٠	٢٩٠٨٧,٥	٠	٠	٤٩٤٣٧,٥	٠,٠
معدات كهربائية	٢٧٧٠٠	٠	٠	٠	٢٧٧٠٠	٠,٠
ألمنيوم	٩٧٣٥٠	٠	٠	٠	٩٧٣٥٠	٠,٠
كلنكر	٥٥٨٩٢٢,٥	٠	٤١٥٩١٢٥	٢٧٦٣٦٤٥٠	٣٢٣٥٤٤٩٧,٥	٢,١٠
أملاح صناعية	٠	٠	١٧٥٠	٤١٨٦٠٠	٤٢٠٣٥٠	٠,٠
تراب حفر الآبار	١١٤٠٧٩٠,٦	٠	٠	٧٧٥٩٣,٨	١٢١٨٣٨٤,٤	٠,١
مخلفات التقطير الفراغي	٠	١٣٠٦١٤٠٠	٠	٠	١٣٠٦١٤٠٠	١,٢
معدن متبلور	٤٠٦٢٩٠,٦	٠	٠	٠	٤٠٦٢٩٠,٦	٠,٠

معدات وقود	٠	٨٧٥٠٠	٠	٠	٨٧٥٠٠	٠,٠
انابيب حديد	٠	٦٦٥٥٦٢٥	٠	٠	٦٦٥٥٦٢٥	٠,٦
زيوت صناعية	٢٤٥٩٦٢,٥	٠	٠	٠	٢٤٥٩٦٢,٥	٠,٠
طابوق	٠	٠	٥٢٧١٩٠,٦	٦٩٩٩٢٨,١	١٢٢٧١١٨,٧	٠,١
خشب	٠	٠	٥٦٨٧,٥	٠	٥٦٨٧,٥	٠,٠
كازولين	٢١٨٧٥	٩٢٧٨٢٨٧,٥	٠	٠	٩٣٠٠١٦٢,٥	١,٠
انابيب نفطية	٠	٠	٣٣٠٠	٠	٣٣٠٠	٠,٠
كيروسين	٠	٥٦٥١٥٧,٥	٠	٠	٥٦٥١٥٧,٥	٠,١
زوارق	٠	١٨٢٥٥٠	٠	٠	١٨٢٥٥٠	٠,٠
زيت الغاز	١٤٢٩٠٠	٠	٠	٠	١٤٢٩٠٠	٠,٠
مواد عسكرية	٢٠٦٢٥	٠	٠	٠	٢٠٦٢٥	٠,٠
برادة حديد	٠	٠	٠	١٢٩٧١٢,٥	١٢٩٧١٢,٥	٠,٠
زيوت محركات	٢٤٥٩٦٢,٥	٠	٠	٠	٢٤٥٩٦٢,٥	٠,٠
مولدات صناعية	٠	٠	١٠٦٢٥	٠	١٠٦٢٥	٠,٠
مواد كيمياوية	٠	١٦٦١٠٠	٠	٠	١٦٦١٠٠	٠,٠
ثرمستون حراري	٠	٤٠٢٢١٨,٨	٠	٠	٤٠٢٢١٨,٨	٠,٠
بانزين	٠	٧٠٣٦٦١٥٠	٠	٠	٧٠٣٦٦١٥٠	٦,٥
كاربونات	٠	٠	٠	١٦٥٠٠	١٦٥٠٠	٠,٠
المجموع	٦٧٦٠١٩٣٢٠	٣٤٨٣٧٩١١٥	١٥٩٣٧٤٨٠	٨٢٣٠٥٤٧٨	١٠٨٣٩٧٠٤٩٩	١٥١

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على:

١- وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم الشؤون المالية، الشعبة المالية في موانئ العراق التجارية، الإيرادات السنوية(٢٠٠٣-٢٠١١)، ٢٠١٣، ص بلا.

٢- وزارة النقل، الشركة العامة للنقل البحري العراقي، قسم الوكالات البحري، إيرادات موانئ العراق التجارية، الإيرادات السنوية(٢٠١٢)، ٢١٣، ص بلا.

٣- وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم التخطيط، شعبة الإيرادات، الإيرادات السنوية، ٢٠١٣، ص بلا.

شكل (١٣) الواردات البحرية الصناعية العراقية للمدة ٢٠٠٣-٢٠١٣

ميناء ام قصر
ميناء خور الزبير
ميناء ابو فلوس
ميناء المعقل

مليون / دولار
500000000
400000000
300000000
200000000
100000000
0

كاربونات
ترمستون حراري
مولدات صناعية
برادة حديد
زيت الغاز
كيروسين
كازولين
طابوق
انابيب حديد
معدن متبلور
تراب حفر الآبار
تنكر
معدات كهربائية
معدات متنوعة
صهاريج
سلفات صوديوم
فوسفات صناعية
الواح ستيل
سيارات
سمنت

المصدر: بيانات جدول (١٠٩)

٤.التنمية التجارية

للنقل البحري الأثر الكبير في التنمية التجارية من خلال تأمين البضائع والسلع التجارية المختلفة المستوردة من دول العالم المختلفة(الزوكة، ٢٠١١، ٢٨٥) كونه الوسيلة الرئيسة في التبادل التجاري الدولي(الشمري، ٢٠١٢، ٢٨٨) الذي يسهم بنسبة (٨٥) % كونه يعد الركيزة الأساسية في حجم التجارة الدولية(*) حيث تكمن أهمية النقل البحري على عملية التنمية التجارية من خلال التبادل التجاري الدولي عن طريقه الذي يرتبط بعلاقة تبادلية وثيقة كونه الركيزة الأساسية والقاعدة التحتية لتنمية الواردات بين مختلف دول العالم(زنبوعة، ٢٠٠٦، ٢٥٤).

لقد لعب النقل البحري العراقي دوراً أساسياً من خلال قيمة الواردات للبضائع والسلع العامة المستوردة من البلدان المختلفة وما برحت تجارة البضائع المستوردة تنمو بوتيرة أسرع ، بسبب ظروف الحرب خلال العقدي الثمانينات والتسعينات والحصار الاقتصادي المفروض على البلد ، فضلاً عن الحرب الأخيرة وتغير النظام عام ٢٠٠٣ اذ أصبح العراق مستورداً للبضائع والسلع التجارية المختلفة التي يتم استيرادها من مختلف دول العالم ما يحقق بذلك من وفورات خارجية نتيجة نقلها جدول(١١٠) وشكل (١٤) وخريطة (٢١). فقد يكمن اثر النقل البحري العراقي في دوره الواضح في التنمية التجارية من خلال توفير العملات صعبة المستوفية من العوائد والأجور التي تفرض على حركة السفن وتأمينها ، فضلاً عن أجور التفريغ والشحن وتسليم البضائع المتأخرة عن مواعيدها. إذ يلاحظ من خلال الجدول(١١١) وشكل (١٥) ان مجموع قيم البضائع والسلع التجارية بلغت (٦٠٣١٦٨١٢٢,٨) دولار حيث احتلت البضائع المنقولة بالحاويات المرتبة الأولى الذي يبلغ مجموع قيمها (٥٨٥٢٥٦٥٠٠) دولار الذي شكلت نسبة بلغت ٩٧,٠% من إجمالي واردات البضائع والسلع التجارية المستوردة بالحاويات في حين بلغ إجمالي الواردات المتحققة من البضائع المتنوعة المستوردة بنحو (٩٩٠٤٨٨٤) دولار بنسبة بلغت (١,٦) %.

(*) الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، مجلس التجارة والتنمية، الاتجاهات الرئيسة في النقل الدولي وآثارها على التنمية، الاونكتاد، جنيف، ٢٠١٣، ص٨.

جدول(١١٠)

واردات العراق التجارية لعام ٢٠١٣ **(القيمة = مليون/دولار)**

الدولة	الواردات التجارية	النسبة
الدول العربية(*)	٣٨٢٤,٢	١٣,٤
دول أوربا الغربية	٦٠٦١,٠	٢١,٣
دول أوربا الشرقية	٦٧٦,٥	٢,٤
الصين	١٥٠٤٢,٨	٥٢,٩
دول أمريكا الشمالية	٢٣٤٢,١	٨,٢
دول أمريكا الوسطى	٨٦,٥	٠,٣
دول أمريكا الجنوبية	٢٥١,١	١,٠
دول اوقيانوسيا(**)	١٥٥,٤	٠,٥
دول إفريقيا	١٤,١	٠,٠
المجموع	**٢٨٤٥٣,٧**	**%١٠٠**

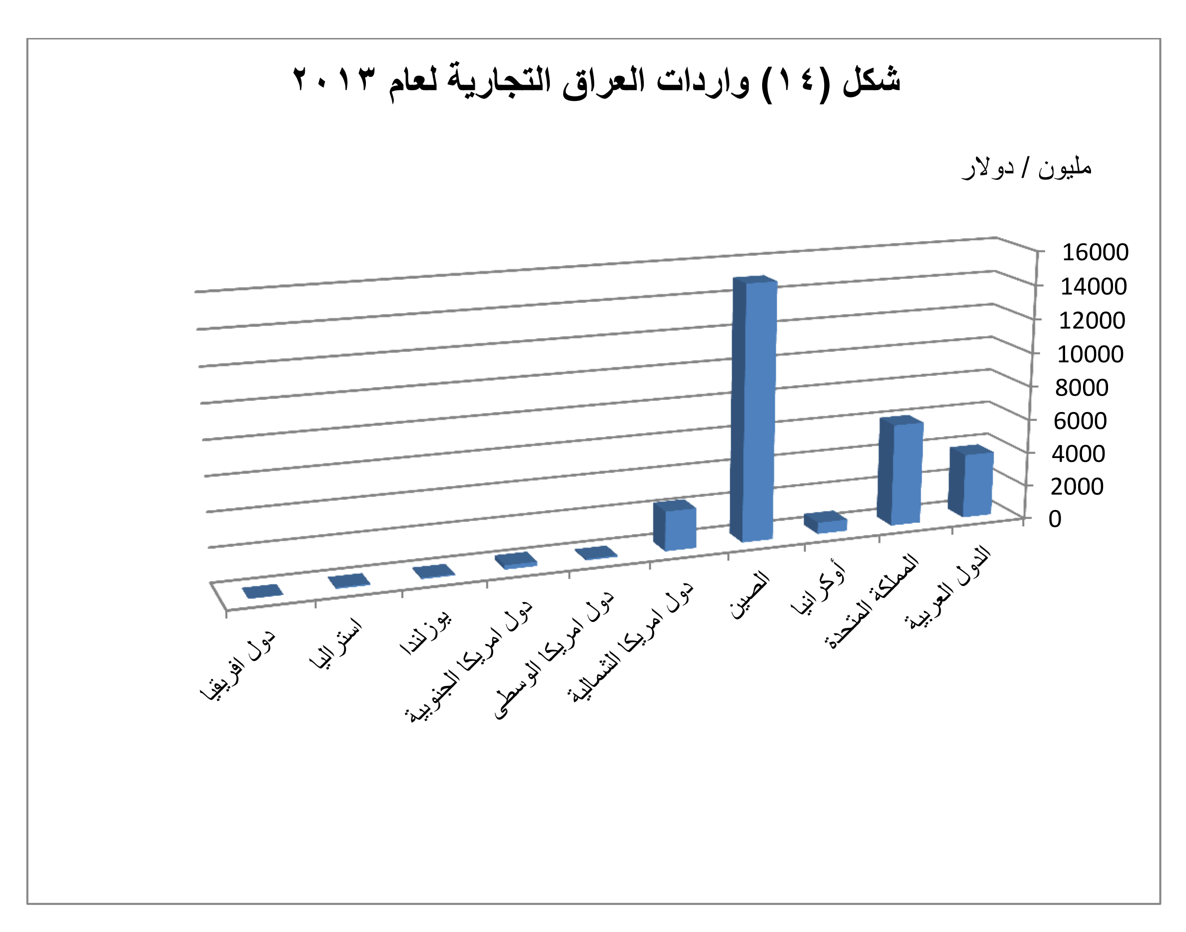
المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على:

1-Economic and Social Commission for Western Asia (ECCWA), External Trade Bulletin of the Arab Region, issue: Twenty Second, United Nation, New York, 2013, p. p 117.

٢-وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي الدولي، الجهاز المركزي للإحصاء، قيم الاستيرادات التجارية، ٢٠١٣، ص١١.

(*) واردات العراق من السلع والبضائع التجارية من الدول العربية كمصر ولبنان وتونس والجزائر والمغرب والأردن والسودان.

(**) واردات العراق التجارية من دول أوقيانوسيا فقط من نيوزيلندا واستراليا.



شكل (١٤) واردات العراق التجارية لعام ٢٠١٣

المصدر: بيانات جدول (١١٠)

أما الواردات المستوفية من السيارات الصالون التجارية بلغت ٧٩٠٨١٣١,٣ (مليون/دولار) التي شكلت نسبة بلغت١,٣% فيسهم بذلك في ارتفاع الدخل القومي وتحسين ميزان المدفوعات للبلد، وبلغ الناتج المحلي الإجمالي ٢١١,٣ تريلون دينار عراقي لسنة ٢٠١٣(البنك المركزي العراقي، ٢٠١٣، ١٠). من مجموع الإيرادات المتحققة من البضائع والسلع التجارية المستوردة عبر النقل البحري العراقي والبالغة ١٣٥٢٦٨٩١٣٣٩,٨ دولار كما مبين من الجدول(١١٢) وشكل (١٦).



خريطة (٢١)
واردات العراق التجارية لعام ٢٠١٣

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد بيانات جدول (١١٠)

جدول (١١١)

البضائع والسلع المستوردة عن طريق النقل البحري للمدة ٢٠٠٢-٢٠١٣ **(القيمة = مليون/دولار)**

نوع الحمولة	الواردات التجارية البحرية				المجموع	النسبة
	ميناء أم قصر	ميناء خور الزبير	ميناء أبو فلوس	ميناء المعقل		
حاويات متنوعة(*) متنوعة(*)	٥٤٢٣٠٢٥٠٠	٥٥٤٨٠٠٠	٣٧٤٠٦٠٠٠	-	٥٨٥٢٥٦٥٠٠	٩٧,٠
متنوعة	٧٦٧٢٠٢٩	٣٩٣٨٤	١٥٦٦١٨٩	٦٢٧٢٨٢	٩٩٠٤٨٨٤	١,٦
منظفات منزلية	٥١٦٥٠	-	-	-	٥١٦٥٠	٠,٠
سكائر	٣٠٠٠٠	-	-	-	٣٠٠٠٠	٠,٠
سيارات صالون	٢٧٢١٩٣,٨	-	٧٦٣٥٩٣٧,٥	-	٧٩٠٨١٣١,٣	١,٣
إطارات	-	٤٥٠٠	-	-	٤٥٠٠	٠,٠
الكترونيات	-	١٢٤٥٧,٥	-	-	١٢٤٥٧,٥	٠,٠
المجموع					٦٠٣١٦٨١٢٢٨	١٠٠%

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على :

١- وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم التخطيط، شعبة الإيرادات لموانئ العراق التجارية لسنة(٢٠٠٣-٢٠١١)، ٢٠١٣، ص بلا.

٢- وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، شعبة التفريغ والشحن، أم قصر وميناء خور الزبير، العوائد والأجور لسنوات(٢٠١٢-٢٠١٣)، ٢٠١٣، ص بلا.

(*) تضم الملابس والأدوات المنزلية والسجاد والأجهزة الكهربائية والبلاستك والورق والخزفيات والمواد الصحية والقهوة والشاي والأصباغ والمواد الغذائية المجمدة اما الحمولات المتنوعة فتضم منتجات التقطير والشموع معدنية وفحم حجري والأقمشة المحفوظة بصناديق وأكياس تعبئة وتغليف وألبسة جاهزة وفرش وبطانيات وجتاري وإطارات وبطاريات وعربات المعاقين والدراجات النارية والهوائية ولوازم السيارات الصالون وآلات وأجهزة كهربائية وأجزائها

شكل (١٥) البضائع والسلع المستوردة بحراً للمدة ٢٠٠٢-٢٠١٣

ميناء المعقل ميناء ابو فلوس ميناء خور الزبير ميناء ام قصر

مليون / دولار

600000000
500000000
400000000
300000000
200000000
100000000
0

ميناء المعقل
ميناء ابو فلوس
ميناء خور الزبير
ميناء ام قصر

الكترونيات
إطارات
سيارات صالون
سكائر
منظفات منزلية
متنوعة
حلويات متنوعة

المصدر: بيانات جدول (١١١)

جدول (١١٢)

الإيرادات المتحققة من البضائع التجارية للنقل البحري العراقي لعام ٢٠١٣

(القيمة = مليون/دولار)

الأشهر	الإيرادات المتحققة من إجمالي البضائع التجارية						النسبة
	ميناء أم قصر الشمالي	ميناء أم قصر الجنوبي	ميناء خور الزبير	ميناء أبو فلوس	ميناء المعقل	المجموع	
كانون الثاني	١١٥٧٨٦٧١١,١٠	٥٧٩٣٢٠,٦	٢٧٣١٤٤٤١,٣	٢٩٥٤٣٦٤,٩	٥٤٣٤٩١٧,٤	١١٦٢٠١٦٨٠٣٩,٦	٨٥,٩
شباط	١٠١١٣٤٤١٧,٩	٢٥٩٩٨٢٨,٣	١٣٣٤٤٦٠١,٥	٢٢٢٥٦٢٢,٩	٤٧٧٩٦٤٢,٩	١٢٤٠٨٤١١٣,٥	٠,٩
آذار	١١٠٦٨٢٩١٢,٩	٣١٤١٩٩١,٧	١٢٥٤٨٧٤٣,٨	٢١٣٥٤٥٤,٢	٤٤٣٢٦٣٣,٥	١٣٢٩٤١٧٣٦,١	١,٠
نيسان	٨٦٧٥٣٧٣٨,٤	١٥٥٣٤٦٣٣,١	١٤١٥٧٩٧٨,٥	٢٦٩٤٢١٠,٤	٥٠٧٥٤٩٨,١٠	١٢٤٢١٦٠٥٨,٥	٠,٩
أيار	١٢٧٤٠٩٩٤٠,١	١٨٤١٢٨٩٧,٥	١٥٩٠٣٥٩٣,١	٢٣٩٤٦٧٥	٥٦٠١٣٥٧,٧	١٦٩٧٢٢٤٦٣,٤	١,٣
حزيران	١٣٧٢٨٨٤٥٨,٣	١٢٢٥٠١٧٠	١٦٨٥٢٠٨٣,٨	٢٤١٢٣١٤,٦	٣٣٢٤٠٢٥,٨	١٧٢١٢٧٠٥٢,٥	١,٣
تموز	١٤٥٢٠٩٦٠٣,٩	٢٤٢٩٩٠٤١,٧	١٨٧٦٦٨٥٥,٨	٣٥٠٠٧٨٣,٣	٣٠٠٤٢٩٦,٧	١٩٤٧٨٠٥٨١,٤	١,٤
آب	١١٦٢٥٩٣٣٣,٢	٩١٥٢٧٦٧,٩	١٩٤١٨٣٩١,٥	٣١٧٢٣١٢,٥	٣٥٢٣٥٥٩,٢	١٥١٥٢٦٣٦٤,٣	١,١
أيلول	١٢٢٣٤١٧٥٠,٧	١٥٥٥٦٥٨٠٠	١٧٥٨٥٠٦١,٤	١٦٨١٨٥٨,٣	٤٥٢٦١٣٧,٩	٣٠١٧٠٠٦٠٨,٣	٢,٢
تشرين الأول	١١٨٣٣٦٢٦٢,٤	١٠٦٨٤٣٨١,٣	١٧٦٠٥٤٩٤,٢	١٧٣٢٥٣٧,٥	٤٩٠٧٧٤٤,٦	١٥٣٢٦٦٤٢٠	١,١
تشرين الثاني	١٦٢٧١٤٩٥١,٦	١١٣٩٥٨٦٦,٧	١٨٨٤١٣٣٥,٢	١٩٠٨٤٥٤,٢	٤١٨٧١٢٢,٧	١٩٩٠٤٧٧٣٠,٤	١,٥
كانون الأول	١٤٨٦٩١٢٧٤,٦	١١٤٦٦١٩٧,٩	١٨٦٠١٦٣٢,٩	١٧٣٩٤٧٠,٨	٢٨١١٥٩٥,٦	١٨٣٣١٠١٧١,٨	١,٤
المجموع	١٤٩٢٦٠٩٤١٩	٢٧٥٠٨٢٩٤٨	٢١٠٩٤٠٢٦٧	٢٨٥٥٢١٠٩	٥١٦٠٨٦٠٥	١٣٥٢٦٨٩١٣٨٣	١٤٥

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على:

١- وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم الشؤون المالية، شعبة الواردات، العملة الصعبة،(بيانات غير منشورة)، ٢٠١٣.

شكل (١٦) الايرادات المتحققة من اجمالي البضائع التجارية لعام ٢٠١٣

ميناء المعقل ■ ميناء ابو فلوس ■ ميناء خور الزبير ■ ميناء أم قصر الجنوبي ■ ميناء أم قصر الشمالي ■

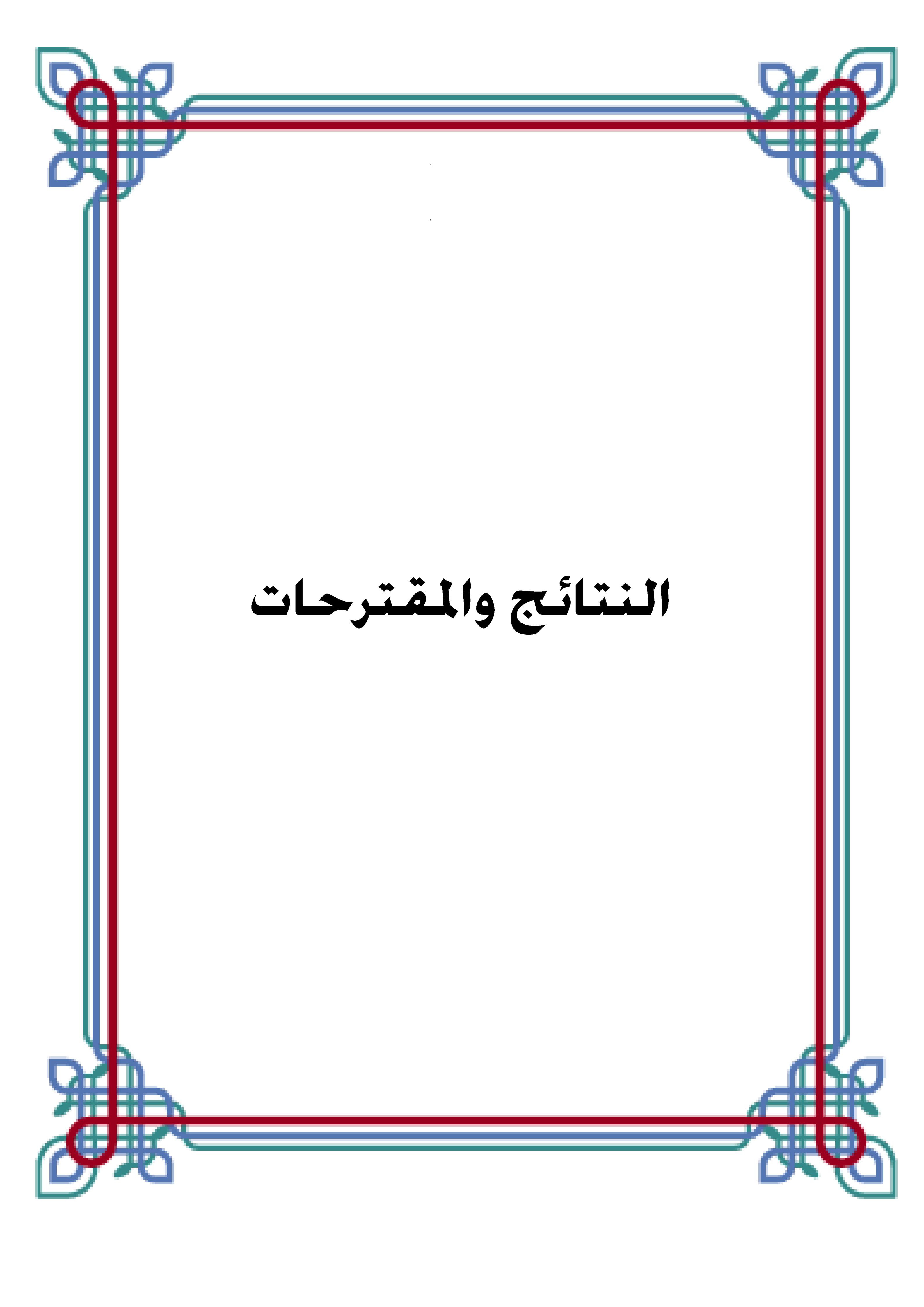
مليون دولار

200000000
150000000
100000000
50000000
0

كانون الثاني
شباط
آذار
نيسان
مايس
حزيران
تموز
اب
ايلول
تشرين الأول
تشرين الثاني
كانون الأول

ميناء المعقل
ميناء ابو فلوس
ميناء خور الزبير
ميناء أم قصر الجنوبي
ميناء أم قصر الشمالي

المصدر: بيانات جدول (١١٢)



النتائج والمقترحات

النتائج والمقترحات

النتائج:

لقد خلصت الدراسة إلى جملة من النتائج المهمة ومنها:

١-أن تاريخ النقل البحري العراقي يعود إلى حقب تاريخية طويلة إلا ان ظهوره الحقيقي بدأ بصورة رئيسة وكبيرة وبشكله الحديث والمعاصر بعد عام ١٩٥٠ ، اذ ظهرت الموانئ والسفن التجارية بشكلها الحديث وأصبح العراق بوابة للتجارة الخارجة.

٢- تعد المرحلة الأولى (١٩٥٨-١٩٨٠) هي المرحلة الأولى في تاريخ النقل البحري العراقي من حيث أعداد الموانئ وسفن الأسطول التجاري العراقي.

٣-أن عناصر النقل البحري الرئيسة جميعها متوفرة في النقل البحري العراقي من حيث الموانئ والطرق البحرية والسفن وجميع مفاصلها الرئيسة.

٤- لقد كان للعوامل الطبيعية تأثيراً كبيراً على النقل البحري العراقي من خلال تأثيره المباشر وغير المباشر على حركة الملاحة البحرية العراقية وكما يلي:

أ- لقد لعب الموقع الجغرافي دوراً مهماً ومباشراً في تطور النقل البحري العراقي من خلال اتصاله المباشر وغير المباشر مع جميع الدول البحرية ومن ثم تطور عملية التبادل التجاري بين العراق ومختلف دول العالم.

ب- ان التركيب الجيولوجي والتربة ساعد المخططين على بناء الموانئ التجارية من خلال وجود صخور صلبة عملت على تحمل الضغوط العالية الناجمة عن حركة المنشآت وإقامتها عليها.

جـ- كان للمناخ وعناصره دوراً بارزاً ومؤثراً بصورة مباشرة على نشاط النقل البحري العراقي وهذا التأثير يختلف من فصل لآخر، ففي فصل الشتاء يكون للأمطار والضباب التأثير الأكبر على نشاط النقل البحري العراقي، في حين تكون لدرجات الحرارة والرياح والعواصف الترابية والرطوبة التأثير الكبير والشديد على نشاط النقل البحري العراقي في فصل الصيف.وأن لكل العناصر المذكورة ساهمت في التأثير على أنشطة النقل البحري العراقي بصورة مباشرة.

د- تعد الخصائص البحرية (الأعماق- المد والجز – التيارات البحرية) ذات التأثير المباشر على نشاط النقل البحري العراقي سواء على الطرق البحرية أو النهرية (شط العرب وخور الزبير)

بسبب انخفاض الأعماق (الغاطس) للقنوات البحرية العراقية لذلك فإن هذه الخصائص تسهم في وصول السفن التجارية إلى موانئنا المنتشرة في شط العرب وخور الزبير.

٥-لقد أثرت العوامل البشرية تأثيراً مباشراً في نشاط النقل البحري العراقي سواء كان هذا التأثير إيجابياً أم سلبياً وكما يلي:

أ- يعد السكان أكثر العوامل البشرية تأثيراً في حركة النقل البحري العراقي خصوصاً ووسائل النقل المختلفة عموماً، فهو الذي وجدت كل وسائل النقل لخدمته، لقد كان لسكان العراق الأثر المباشر على زيادة نشاط النقل البحري خصوصاً بعد عام ٢٠٠٣ والتغيير السياسي وتوقف معظم الأنشطة الاقتصادية من الزراعة والصناعة خصوصاً بعد ان بلغ عدد سكان البلد حوالي (٣٤,١٧٧,٨٨٣) نسمة عام ٢٠١٣ مما جعل النقل البحري هو الرافد الذي يزود البلد بكل احتياجاته من المواد الغذائية والإنتاجية المختلفة فهو المجهز الرئيس لكل السلع الأساسية حتى وصل حجم مساهمته في سد حاجات البلد إلى أكثر من ٩٠% من تجهيز السلع والبضائع المختلفة للبلد.

ب- لقد كانت العوامل الاقتصادية (الزراعة – الصناعة – التجارة) التأثير المباشر على نشاط النقل البحري العراقي فبسبب توقف معظم المصانع العراقية والإهمال الذي يشوب الزراعة وعزوف أغلب الفلاحين عن ممارسة نشاطهم لذا اعتمد البلد بصورة رئيسة على استيراد المنتجات والبضائع الصناعية والزراعية من مختلف دول العالم حتى بات العراق سوقاً كبيراً لتصريف البضائع التجارية لمختلف دول العالم، وهذا نشط الجانب التجاري الذي أصبح هو النشاط الأول للموانئ التجارية العراقية في تزويد البلد بمختلف احتياجاته من السلع والبضائع.

جـ- لعب العامل السياسي دوراً مباشراً في التأثير على نشاط النقل البحري العرقي سواء كان إيجابياً أم سلبياً، منذ عام ١٩٨٠ -٢٠١٣ عاش النقل البحري العراقي أسوء مدة في حياته خصوصاً بعد الحربين (الخليج الأولى والثانية والحصار الاقتصادي) مما ترك آثاراً سلبية على النقل البحري العراقي من خلال توقف الموانئ التجارية وانخفاض أعماق الطرق البحري العراقية واندثار السفن التجارية وتقلص الأسطول التجاري إلا أن بعد عام ٢٠٠٣ وتغيير النظام السياسي في البلد أخذ النقل البحري العراقي يمارس نشاطه بصورة كبيرة ونشطة حتى أدى ذلك إلى إعادة أعمار الموانئ وزيادة أعماقها والعمل على زيادة أعداد السفن التجارية المكونة للأسطول التجاري العراقي.

د- يعاني النقل البحري العراقي من تدهور شبكة الطرق البرية (السيارات – السكك الحديدية) فإن أغلب الطرق البرية (السيارات) غير مؤهلة وتعاني من مشكلات عديدة مما ادى إلى وقوع العديد من الحوادث المرورية، كما أدى إلى عدم صيانة خطوط السكك الحديدية داخل الموانئ أو المرتبطة بها إلى عدم الاعتماد عليها في نقل السلع والبضائع التي تصل إلى الموانئ التجارية.

٦-تختلف معايير تقييم الكفاءة من عنصر لآخر في منظومة النقل البحري العراقي وكما يلي:

أ- إن تطبيق معايير الكفاءة على الموانئ وهي المخازن والسقائف والمخازن المكشوفة والرافعات (الثابتة والمتحركة) والأرصفة ونوعيتها والمساحة الكلية للميناء والشؤون الإدارية والشؤون المالية وسرعة الشحن والتفريغ والمعدات والقطع البحرية المساندة وأعداد السفن (القادمة والمغادرة) وشبكة الطرق البرية والأحواض الجافة للتصليح وأنواع البضائع المصدرة أو المستوردة وحجمها لم تكن بمستوى واحد في جميع الموانئ بل تتباين من ميناء لآخر، كما أنها لم تنشأ بمستوى واحد في جميع الموانئ التجارية العراقية. ففي الوقت الذي نرى ميناء أم قصر الشمالي أحتل المرتبة الأولى في عدد المخازن نجد ان ميناء المعقل أحتل المرتبة الأولى في أعداد السقائف، في حين أحتل ميناء خور الزبير المرتبة الأولى في الساحات المكشوفة، كما بينت الدراسة. إن جميع الموانئ التجارية العراقية تعاني من نقص حاد في جميع الجوانب الإدارية والمالية بسبب الارتباط المباشر مع وزارة النقل التي تقع في العاصمة التي تبعد عن أقرب الموانئ التجارية (٥٨٠) كم مما أثر ذلك سلباً على سرعة إنجاز النواقص التي تقع بين حين والآخر مما يتطلب موافقات وإجراءات تؤخر في سرعة إنجاز الأعمال. وخلاصة القول ان الموانئ التجارية العراقية تعاني من نقص حاد في هذه المعايير الخمسة عشر وأنها لا تتناسب وحجم التبادل التجاري مما يترك آثار سلبية على حركة التبادل التجاري داخل العراق وخارجه.

ب- ان تطبيق معايير الكفاءة على الطرق الملاحية المتمثلة بعمق المياه ونوعيتها وسعة الممر الملاحي ونوع تربة القاع والمسافات البحرية وحجم السفن حيث اختلف تأثير هذه الطرق بين الطرق النهرية العذبة والطرق النهرية المالحة حيث تأثرت حركة السفن كثيراً بهذه العناصر

الرئيسة مما جعلها عائقاً أمام وصول السفن وأن هذه العناصر كان تأثيرها واضحاً وجلياً في الممر النهري (شط العرب) أكثر من الطريق الملاحي البحري (خور الزبير)، حيث عمدت هذه العناصر على حرمان الموانئ التجارية العراقية الواقعة على شط العرب من وصول العديد من السفن التجارية إليها ومن ثمَّ انعكس سلباً في نشاطها التجاري على العكس من الموانئ التجارية الأخرى الواقعة على قناة خور الزبير الملاحية.

ج- إن تطبيق معايير الكفاءة على السفن التجارية العراقية بأنواعها وأحجامها وعمارها وتجهيزاتها التي نجدها تختلف من سفينة لأخرى حيث نلاحظ ان أغلب السفن القادمة إلى الموانئ النهرية ((الفاو – أبي فلوس – المعقل (البصرة)) هي سفن صغيرة الحجم ذات البضائع الصغيرة وهي سفن قديمة في اغلبها وذات تجهيزات من رافعات ومقومات لوجستية أخرى قليلة جداً وبل بعضها لا تحتوي إلا على البضاعة فقط. في حين أن أغلب السفن القادمة إلى الموانئ البحري كميناء أم قصر الجنوبي والشمالي وخور الزبير هي سفن كبيرة ومتوسط والحجم تتراوح البضائع فيها بين ١٥٠-٣٥٠ ألف طن وفي احيان أخرى يتجاوز هذا الحجم من البضائع وهي سفن تجارية مجهزة بأحدث الآلات الرافعات لتسهيل عملية الشحن والتفريغ، وهناك استثناء في ميناء خور الزبير وهو استقباله لأعداد كبيرة من اللنجات (الصحون المائية) وهي تمارس نشاط تجاري كثيف مع هذا الميناء لصالح التجار العراقيين وهي تحمل بضائع كبيرة تتجاوز في اغلبها البضائع الواصلة إلى الموانئ النهرية (المعقل وأبي فلوس).

٧-ان النقل البحري العراقي قطاع يدر الأموال الطائلة في خزينة الدولة وهو رافد لا ينضب من خلال تسهيل حركة السفن التجارية داخل القنوات الملاحية حيث بلغ حجم أساهمه في ميزانية الدولة أكثر من (١٣,٨١٥,١٧٠,٤١٣) مليار دينار في ميناء أم قصر لوحده.

٨- هناك ارتباط وثيق بين التنمية الاقتصادية والنقل البحري العراقي، قد أسهم هذا القطاع في إنعاش وتطور التنمية الاقتصادية في جميع قطاعاتها المختلفة سواء من حيث تشغيل الأيدي العاملة أو قطاع الزراعي والصناعي والتجاري.

٩-بلغ عدد العاملين في قطاع النقل البحري العراقي (١٠١٨١) عامل حكومي في جميع مفاصل النقل البحري الحكومي في حين ان أعداد العاملين الأصليين سواء كانت في أعمال الشحن والتفريغ والشركات الأهلية فإنها تصل إلى أكثر من (٢٥٠) ألف عامل.

١٠- أسهم النقل البحري العراقي في نقل المسافرين بحراً خصوصاً بين العراق ودولة الإمارات العربية المتحدة في أعداد كبيرة في السنوات الماضية.

١١-أسهم النقل البحري العراقي بشكل فعال في القطاع الزراعي على تزويد البلد بكل احتياجاته الزراعية (الغذائية والاستثمارية) فهو يوفر جميع البضائع الزراعية المختلفة في الأسواق التجارية من جهة، ومن جهة أخرى يوفر الأسمدة والمعدات الزراعية لخدمة القطاع الزراعي، كما يعمل على تصدير السلع الزراعية العراقية إلى مختلف دول العالم.

١٢-هناك ارتباط وثيق بين النقل البحري العراقي والتنمية الصناعية في البلد إذ يعمل النقل البحري على توفر جميع المستلزمات الصناعية للعراق وبنسبة قد تصل إلى ٩٥% بسبب توقف أغلب المعامل والمصانع العراقية بعد عام ٢٠٠٣.

١٣-لا يمكن فصل النقل البحري العراقي عن النشاط التجاري كون ان هذا القطاع يمارس دور الوسيط التجاري منذ نشأته ولحد الآن، فهو قائم على تنشيط التبادل التجاري بمختلف أشكاله فضلاً عن كونه منشط للتبادل التجاري ومساهم فعال فيه، ولولا النشاط التجاري لتوقف قطاع النقل البحري.

١٤- يحتاج النقل البحري العراقي إلى (٧) موانئ تجارية لعام ٢٠١٨ متطورة لسد حاجة البلاد من السلع والبضائع التي تحتاجها لاسيما أن أعداد السكان في ارتفاع مستمر، وإذا ما توقعنا حاجة قطاع النقل البحري العراقي لعام ٢٠٢٣ إي عشر سنوات مقبلة فإن البلد بحاجة إلى (٩) موانئ تجارية كبيرة لسد حاجة البلد من السلع والبضائع المختلفة.

المقترحات:

لغرض النهوض بقطاع النقل البحري العراقي ندرج أدناه جملة من المقترحات التي من شأنها العمل على تطور هذا القطاع، كما ان المقترحات ستفصل كما يلي:

أولاً: في مجال الموانئ:

١- العمل على تحويل الموانئ التجارية العراقية إلى موانئ تخصصية بدلاً من الموانئ العامة وذلك لتحقيق الانسجام في عمل الموانئ وهذا معمول به في جميع الدول.

٢- جعل الموانئ ذات استقلالية تامة في الجوانب الإدارية والمالية ليتمكن القائمون على الموانئ من تدارك السلبيات والأعطال بصورة سريعة في حالة وقوعها.

٣.- ربط الموانئ التجارية العراقية بنظام تسهيل المعاملات الإدارية والذي يسمى (المرسال) الذي يبحث المعاملات الورقية للتخليص الكمركي وغيرها والسفينة في عرض البحر لغرض تسهيل عمليات الشحن والتفريغ فيما إذا وصلت البضاعة.

٤- تطوير الرافعات الهيدروليكية المستعملة في أعمال المناولة داخل الموانئ فهي تعد الذراع الناقل بين السفن والنقل البحري وهي تحدد في ذلك سرعة انجاز العمل داخل الموانئ.

٥- الاهتمام بصورة كبيرة في رافعات نقل الحاويات وهي الرافعات الشبكية (العنكبوتية) فهي تعمل على زيادة نشاط التبادل التجاري العراقي.

٦- العمل على إنشاء ميناء خاص متخصص بالحاويات فهو يمثل عصب التبادل التجاري العالمي لما له من مميزات على بقية أنواع التبادل التجاري الأخرى.

٧- ربط الموانئ التجارية العراقية بشبكة من الطرق البرية المتطورة جداً ، لاسيما طرق السكك الحديدية والسيارات والأشرطة الناقلة وهو ضروري جداً.

٨- العمل على ربط الموانئ التجارية بشبكة من الاتصالات المتطورة وتسهيل عملية المناقلة والتحويل بينها وجعل التعاون الإداري والمالي جزءً لا يتجزأ من أعمال التعاون المشترك.

٩- العمل على إدخال الموانئ التجارية في المعاهدات الدولة التي تحفظ للموانئ العراقية حقوقها التجارية والقانونية أمام استغلال بعض دول الجوار.

١٠- العمل على إدارة الموانئ بملاكات متخصصة قادرة على محاكات أساليب الإدارة في الموانئ العالمية المتطورة، وان تمنح صلاحيات تشمل جميع فعاليات الميناء المختلفة بما فيها الإجراءات الإدارية الكمركية، ليتسنى لها وضع خطط متكاملة لإدارة وتشغيل الميناء.

١١- العمل على تأهيل وتدريب الكوادر الإدارية والفنية الموجودة في الموانئ التجارية العراقية ليمكن من النهوض بواقع حال الموانئ.

١٢- العمل على وضع برنامج زمني لوصول البضائع إلى الموانئ التجارية العراقية بناءً على إحصائيات وزارة التجارة خلال مدة زمنية، وذلك ان العلم المسبق للأجهزة كافة له علاقة في الاستيرادات يسمح لها الاستعداد والاستقبال لهذه البضائع والسفن دون حصول اختناقات لتصل البضاعة إلى المخازن أو جهات الاستهلاك.

١٣- الإسهام بتنفيذ المشاريع المستقبلية المخطط لها لرفع كفاءة الموانئ التجارية العراقية وزيادة قدرتها على مواجهة المنافسة الموجودة من قبل موانئ الدول المجاورة.

١٤- إنشاء أرصفة متخصصة لشحن وتفريغ الحبوب كون ان السفن الناقلة للحبوب هي سفن حوضية. كما ان الحبوب تنقل وهي غير مكيسة لذا يجب توفير أرصفة خاصة لها للزيادة الحاصلة في الكميات المستوردة.

١٥- تأهيل المخازن وتزويدها بمستلزمات التخزين وتنظيم رصف بالحاويات تجنباً لتكدسها وتأخر تسليمها.

١٦- السعي في إنشاء الموانئ الجافة لتصليح السفن العراقية بدلاً من إتلافها أو هيكلتها.

١٧- استعمال الأنظمة الإلكترونية الحديثة في إدارة المعاملات والمعدات ذات التقنية العالية والإدارة الكفوءة، وتوفير الأرصفة المتخصصة لجذب السفن الحديثة لاسيما سفن الحاويات إذ تختلف الموانئ بشكل عام عن بقية المنشآت الإنتاجية لكونها تتعامل مع أساطيل النقل البحري العالمية المتطورة لتماشي مع التطورات في الموانئ العالمية.

١٨- العمل على تنفيذ مشروع ساحات الترحيب المخصصة لإيواء شاحنات النقل البري في موانئ العراق التجارية وتزويدها بالمستلزمات والاحتياجات الضرورية.

ثانياً: في مجال الأسطول التجاري

١- العمل على تنوع الأسطول التجاري العراقي من خلال الاتفاق مع الدول المصنعة على تزويد البلد بسفن تجارية كبيرة ومتنوعة الاختصاص وبكفاءة متطورة.

٢- تزويد البلد بسفن تجارية حديثة ومتطورة وتحويل السفن القديمة إلى التقاعد.

٣- تطوير الأسطول التجاري النفطي، فعلى الرغم من اعتماد البلد في كل مجالاته على النفط إلا أنه لا يملك سوى أربعة سفن ناقلة صغيرة الحجم، وهذا يعد خطئاً كبيراً فلابد من تطويره بصورة سريعة.

٤- الاهتمام بالكوادر الإدارية التي تقوم على إدارة الأسطول التجاري العراقي من خلال أشراكهم بالدورات التدريبية داخل البلد وخارجه.

٥- ربط الأسطول التجاري العراقي بالمعاهدات الدولية التي تحفظ له حقوقه في حالات الاعتداءات عليه من قبل دول الجوار وغيرها.

٦- العمل على تطبيق المدونة الدولية لسلامة وأمن السفن البحرية (القادمة والمغادرة) والموانئ.

٧- سن قوانين تمنع التجاوز على العاملين في الأسطول التجاري العراقي من قبل بعض المتسلطين من قبل دول الجوار وفرض قيود على حركة السفن التجارية للدول المجاورة في حالة حركتها داخل مياهنا الإقليمية.

٨- ربط الموانئ التجارية العراقية بالحكومة الإلكترونية الداخلية لتسهيل عملية التبادل الإداري والمالي بينها وبين وزارة النقل والعاملين فيها.

٩- العمل الجاد على إنجاز مشروع ميناء الفاو الكبير الذي من شأنه يوفر للعراق المزيد من فرص العمل الداخلية والمنافسة التجارية الخارجية مع مختلف دول الجوار.

١٠- العمل على إنشاء القناة الجافة التي تربط الموانئ التجارية العراقية على الخليج العربي بوسط وشمال البلاد تمهيداً لربطها بأوربا عبر تركيا وإيران.

١١- منح عملية إدارة الموانئ إلى أشخاص مختصين في قطاع النقل البحري وفق المعايير الإدارية الصحيحة المبنية على عوامل الخبرة العلمية والتحصيل العلمي التخصصي.

١٢- السعي لتخفيض أقساط التأمين المفروضة على السفن القادمة لجعل موانئنا مماثلة لموانئ الدول المجاورة.

ثالثاً: في مجال الطرق الملاحية

١- العمل على عدم تطويق الطرق البحرية العراقية من قبل دول الجوار ولاسيما الطريق الملاحي في خور عبد الله الذي يعد الممر الملاحي الوحيد على الخليج العربي.

٢- عقد معاهدات لتنظيم حركة الملاحة البحرية داخل الممرات الملاحية العراقية وخارجها.

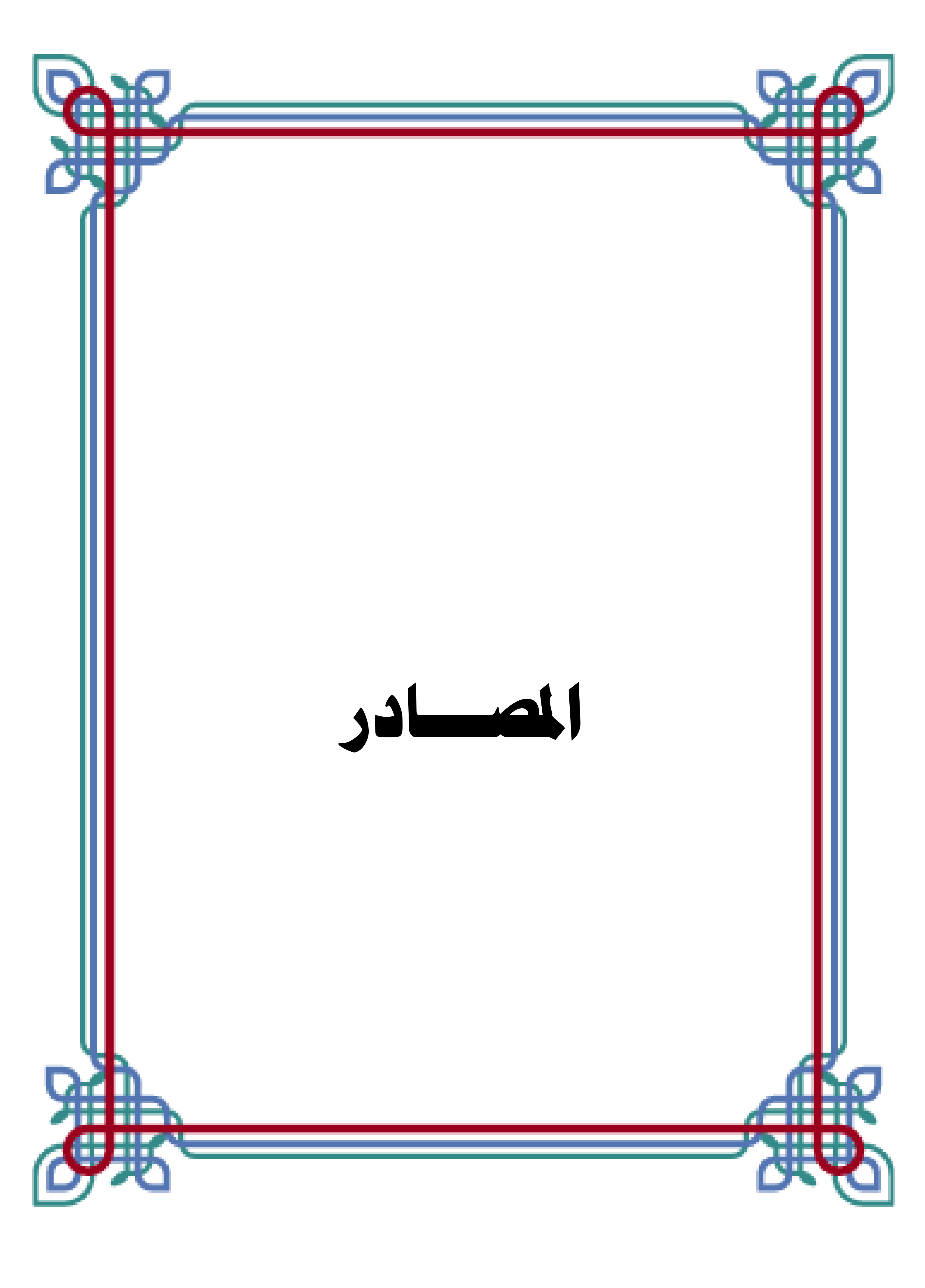
٣- إنشاء دائرة قانونية دولية تعمل على الدفاع عن الحدود المائية العراقية واسترجاع ما ضاع من البلد عام ١٩٩١ (حرب الخليج الثانية) من الحدود البحرية يمكنها أن يفيد البلد في مشاريعه التطورية البحرية في المستقبل.

٤- عدم التنازل عن أي شبر من سواحل العراق البحرية ، و لاسيما ان البلد لا يملك مساحة بحرية إلا ٥٨ كم فقط .

٥- العمل الدائم على حفر القنوات الملاحية في شط العرب وخور عبد الله كونها رئة البلد التجارية مع مختلف دول العالم.

٦- العمل الجاد على تطوير القنوات الملاحية في شط العرب من خلال إزالة ورفع جميع الغوارق البحرية التي تعد عائقاً أمام تدفق السفن التجارية البحرية إلى مينائي أبي فلوس والمعقل.

٧- العمل على تعميق مدخل شط العرب الذي يعد عائقاً أمام دخول السفن التجارية الكبيرة إلى موانئ شط العرب حتى بات هذا الموضوع لا حل له سوى الانتظار منذ عام ٢٠٠٣.



المصـــادر

المصادر

أولاً: المصادر العربية

١. أبو لقمة، الهادي مصطفى ومحمد علي الأعور، الجغرافيا البحرية، الطبعة الثانية، دار الكتب الوطنية، بنغازي، ليبيا، ٢٠٠٠.
٢. أبو معاش، محمد رضا، اقتصاديات الموانئ البحرية (دليل التنمية والتخطيط والتنافس)، مطبعة الفكر العربي، القاهرة، ٢٠١٢.
٣. البزاز، محمد، حماية البيئة البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية، القاهرة، ٢٠٠٦.
٤. بكري، كامل. التنمية الاقتصادية، دار النهضة العربية، بيروت، ١٩٨٦.
٥. بيرم، محمد جميل، موجز النقل البحري، ط١، الدار العربية للعلوم، بيروت، لبنان، ٢٠٠٤.
٦. التركماني. جودة فتحي، الثقافة العلمية من منظور جغرافي ط٢، الدار السعودية ، جدة ، ٢٠٠٥.
٧. تركي، محمد صالح، مقدمة في اقتصاديات النقل، دار الكتب للطباعة، الموصل، ١٩٩٢.
٨. جوده، جوده حسنين، جغرافية البحار والمحيطات، دار النهضة العربية، بيروت، ١٩٨١.
٩. الجوهري، محمد محمود ونجوى عبد الحميد وفاطمة القليني وهناء الجوهري وحاتم احمد، علم الاجتماع البيئي ، ط١، دار المسيرة للنشر والتوزيع ، عمان،٢٠١٠.
١٠. حسن، يحيى حمود، دراسات في الاقتصاد العراقي، سلسلة كتب مركز العراق للدراسات، ط١، الساقي للطباعة، عمان، الأردن،٢٠١٢.
١١. حسن، سوزان علي، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، ٢٠٠٩.
١٢. حسني، أحمد، النقل الدولي البحري للبضائع، ط٢، دار المعارف للطباعة والنشر، الإسكندرية، ١٩٧٩.

١٣. حسين، مجيد وعفاف عبد الجبار سعيد، مقدمة في التحليل الاقتصادي الكلي، ط٢، بيروت ، لبنان، ٢٠٠٨.
١٤. حسين، نجاح عبود وآخرون، شط العرب دراسات علمية أساسية، منشورات مركز علوم البحار، دار الحكمة ، جامعة البصرة ، ١٩٩١.
١٥. الحمامي، كاظم فنجان حسين، صفحات مينائية مضيئة في تاريخ العراق، ط١، مطبعة تموز، دمشق، ٢٠١٤.
١٦. حمود، محمد الحاج، القانون الدولي للبحار، مناطق الولاية الوطنية، مطبعة الأديب البغدادية، بغداد، ١٩٩٠.
١٧. حميدان، علي، مدخل إلى علم السكان، دار الفكر، القدس، ٢٠٠٢.
١٨. حيدر، فاخر زيارة، موجز تاريخ موانئ العراق، ط١، مطبعة الساهر، البصرة، ٢٠١٣.
١٩. الخفاف، عبد علي وشعبان كاظم خضير، المناخ والإنسان، ط١، دار المسيرة، عمان، الأردن، ٢٠٠٧.
٢٠. داود، تغلب جرجيس، علم أشكال سطح الأرض التطبيقي الجيمورفولوجية التطبيقية، بغداد، كلية التربية، جامعة المستنصرية ،٢٠٠٢.
٢١. الربيعي، داوود جاسم، الوضع الجيولوجي، والسطح في محافظة البصرة، موسوعة البصرة الحضارية، المحور الجغرافي، دار الحكمة، جامعة البصرة، ١٩٨٨.
٢٢. ــــــــــــــ حقائق التربة في محافظة البصرة، موسوعة البصرة الحضارية (المحور الجغرافي)، دار الحكمة، جامعة البصرة، ١٩٨٨.
٢٣. ــــــــــــــ الجغرافية الصناعية، دار النهضة العربية، بيروت لبنان، ٢٠٠٩.
٢٤. رسول، احمد حبيب، دراسات في جغرافية النقل، دار النهضة العربية، بيروت، لبنان، ١٩٨٦.

٢٥. الرويثـي، محمـد، السـكان وتنميـة المـوانئ، ط٢، دائـرة الملـك عبـد العزيـز، الرياض، ٢٠٠١.
٢٦. رياض، محمد، جغرافية النقل، ط١، دار النهضة العربية، بيروت ، ٢٠٠٦.
٢٧. الزوكــه، محمــد خمــيس، جغرافيــة الميــاه ، ط٢، دار المعرفــة، الســويس، الإسكندرية، ٢٠٠٧.
٢٨. الزوكه، محمد خميس، جغرافية النقل والتجارة، دار المعرفة الجامعة، السويس، الإسكندرية، ٢٠١١.
٢٩. السعدي، عباس فاضل، جغرافية العراق، ط١، الدار الجامعة، بغداد، ٢٠٠٩.
٣٠. السـماك، محمـد أزهـر سـعيد وآخـرون، العـراق دراسـة إقليميـة، ج٢، جامعـة الموصل، مطبعة الجامعة ، الموصل ، ١٩٨٥ .
٣١. السويفي، مختـار، أساسيات النقل البحـري والتجـارة الخارجيـة، مطبعـة مـذكور، القاهرة، ١٩٨١.
٣٢. الشـريف، حسـين، الشـحن والتفريـغ (سـفن الأصـول والقواعـد الفنيـة)، منشـأة المعارف، دلتا، الإسكندرية، ١٩٨٥.
٣٣. الشمري، عمار مطير، جغرافية البحار والمحيطات، ط١، دار الايك للطباعة، بغداد، ٢٠١٢.
٣٤. الشواورة، علي سالم حميدان، جغرافية النقل وتطورها، ط١، دار صفاء، عمان، الأردن، ٢٠١٢.
٣٥. الصـوفي، عبـد المجيـد رشـيد، اختبـار مربـع كـاي واسـتخدامه فـي التحليـل الإحصائي، ط١، منشورات دار النضال للطباعة والنشر، بغداد ، ١٩٨٥.
٣٦. العـاني، عبـد الطيـف عبـد الحميـد، مشـكلات التصـنيع فـي العـراق وكيفيـة مواجهتها، دار الكتب العلمية، بغداد، ٢٠١٤.
٣٧. عبد السلام، سعود وعلي بستان جواد، كراس المد والجزر وسرع الرياح، مطبعة الشركة العامة لنقل المسافرين والوفود، بغداد، ٢٠١٣.

٣٨. عبد الله، محمد حامد، الاقتصاد العمراني مع التطبيق على المدن العربية، المطابع العالمية ، ط١، الرياض ، ١٩٩٥.
٣٩. عبد، سعيد، جغرافية النقل مغزاها ومرماها، مكتبة الانكلو المصرية، جامعة عين شمس، القاهرة، ٢٠٠٧.
٤٠. عبده، سعيد، أسس جغرافية النقل، مكتبة الانكلو المصرية، القاهرة، ١٩٩٤.
٤١. العتبي، سامي عزيز العباس اياد عاشور الطائي، النمذجة في الجغرافية، اكرم للطباعة، جامعة بغداد، ٢٠١٢.
٤٢. علام، أحمد عبد السميع، علم اقتصاديات النقل، ط١، دار الوفاء، الإسكندرية، ٢٠٠٩.
٤٣. عماره، بثينة حسنين، التنمية وأساليب البشرية، وأساليب تدعيمها، دار الأمين، القاهرة، ٢٠٠١.
٤٤. العمر، مضر خليل، الإحصاء الجغرافي، دار الحكمة، جامعة البصرة، ١٩٧٩.
٤٥. عنبر، عبد الحميد مرسي، التوكيل البحري، ط١، دار الكتب، الإسكندرية، مصر، ٢٠٠٩.
٤٦. العنبكي، مجيد حميد وعبد الوهاب نجم، المعجم البحري التجاري، ط١، دار الشؤون الثقافية للنشر والطباعة، بغداد، العراق، ١٩٨٨.
٤٧. غالب ، سعدي علي ، النقل البحري (دراسة في جغرافية النقل) ، دار الحكمة ، الموصل ، ١٩٨٥ .
٤٨. غالب ، سعدي علي ، جغرافية النقل والتجارة ، دار الكتب للطباعة والنشر ، الموصل ، ١٩٨٧ .
٤٩. عوض، سامي زكي، محطات الحاويات، تخطيط وإدارة، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٥.
٥٠. عوض، علي جمال الدين، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٢.

51. العيداني، صلاح خضير عبود، الموانئ والنقل المائي، ورقة عمل مقدمة إلى الشركة العامة لموانئ العراق، قسم التخطيط، شعبة الدراسات والبحوث، تموز ٢٠٠٧.
52. الكاتب، محمد طارق، شط العرب وشط البصرة والتاريخ، ط١، مطبعة مصلحة الموانئ، البصرة، ١٩٧١.
53. لاشين، عبد القادر فني، الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات (GATS) وعلاقتها بقطاع النقل البحري في الدول العربية، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، بحوث ودراسات، القاهرة، ٢٠٠٥.
54. اللامي، عمران راضي ثاني، النقل والنقل المتعدد الوسائط وأهميته في التجارة الدولية، المؤتمر العلمي السابع لوزارة النقل، وقائع الندوة للفترة ١٩ ٢٠١٢/١١/٢٠.
55. محمود، احمد عبد المنصف، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، مؤسسة رؤية الإسكندرية، القاهرة، ٢٠١٠.
56. المدرس، سري محمود، تطور الملاحة في شط العرب، موسوعة البصرة الحضارية، المحور الجغرافي، مطبعة الجامعة، البصرة، ١٩٨٨.
57. ملش، فاروق محمد، النقل الدولي المتعدد الوسائط، دار السلام للثقافة، الإسكندرية، مصر، ٢٠١٤.
58. النحراوي، أيمن، الموانئ البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠١٤.
59. النقشبندي، أزاد محمد أمين، صناعة النفط في محافظة البصرة، موسوعة البصرة الحضارية (المحور الجغرافي)، دار الحكمة، البصرة، ١٩٨٨.

الـدوريات والبـحـوث

١. احمد، جهان صالح، تقييم دالة الإنتاج للمنشآت الصناعية الكبيرة في العراق للفترة (١٩٩٩ ٢٠٠٦)، مجلة ديالى، العدد٤٧، ٢٠١٠.
٢. احمد، مالك عبد الحسين، ميادة رشيد كامل، الآثار الاقتصادية والبيئية لصناعة وتكرير النفط، مجلة العلوم الاقتصادية، المجلد ٩، العدد ٣٤، ٢٠١٣ .
٣. البدران، بدر نعمة، دلتا شط العرب، جنوب العراق (دراسة رسوبية) مجلة وادي الرافدين، المجلد٢، العدد١٩، ٢٠٠٤.
٤. بريهـي، فـارس كـريم، الاقتصـاد العراقـي... فـرص وتحـديات (دراسـة تحليليـة للمؤشرات الاقتصـادية والتنميـة البشرية)، مجلـة كليـة بغداد للعلـوم الاقتصـادية الجامعة، العدد٢٧، ٢٠١١.
٥. البيـاتي، هشـام صـلاح محسـن، المـوانئ العراقيـة ودورهـا فـي حركـة النقـل البحـري لمينـاء أم قصـر الواقـع والآفـاق المسـتقبلية (دراسـة حالـة)، مجلـة كليـة التربيـة الأساسية، العدد٧٣، الجامعة المستنصرية، ٢٠١٢.
٦. حنتوش، مهدي صالح، الآثار السلبية للإغراق التجاري في العراق، مجلة العلوم الاقتصادية، المجلد السابع، العدد ٢٨، ٢٠١١.
٧. خلـف، فخـري هاشـم، حركـة الميـاه الأرضـية فـي جنـوب السـهل الرسـوبي وآثارهـا البيئية، مجلة الدراسات الإيرانية، العدد ٨ ٩، البصرة، ٢٠١١.
٨. دانو، وفاء جورج، الموارد البشرية ودورها في عملية التنمية، دراسة تطبيقية على شركة النقل البحري، المؤتمر العلمي الثاني للنقل البحري العراقي، ٢٠٠٤.
٩. داود، محمد علي، الوظيفة الدبلوماسية وتطورها المعاصر، مجلة دراسات سياسية، العدد١٣، ٢٠٠٨.
١٠. الراشـد، احمـد علـي احمـد، تقيـيم فـرص مشـاركة القطـاع الخـاص فـي انجـاز وتطوير عمليات أعمال موانئ العراق باستخدام عملية التحليل الهرمي، (AHP) دراسة ميدانية في الشركة العامة للموانئ العراقية، مجلة العلوم الاقتصادية، المجلد السابع، العدد ٢٨، ٢٠١١.

١١. رشيد، راشد عارف، الأهمية الاقتصادية للموانئ العراقية، كأحد فروع قطاع النقل وعلاقاتها التشابكية بالقطاعات الأخرى، شعبة الدراسات، وزارة التخطيط، ١٩٩٢.

١٢. هاشم، نوار جليل وسوسن صبيح حمدان، التحديات المستقبلية لمشكلة المياه في العالم العربي، دار الكتب العلمية، بغداد، ٢٠١٤.

١٣. زنبوعة، محمود، اثر تفعيل المتعدد الوسائط في تنمية التجارة البيئية العربية، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد ٢٢، العدد٢، ٢٠٠٦.

١٤. سالم، عماد عبد اللطيف، الدولة والقطاع الخاص في العراق، منشورات بيت الحكمة، بغداد، العراق، ٢٠٠١.

١٥. السامرائي، مجيد ملوك، دور الخصائص الموقعية للعراق في اتجاهات النقل والتجارة، مجلة جامعة تكريت للعلوم الإنسانية، المجلد ١٤، العدد ١، ك٢، ٢٠٠٧.

١٦. سرحان، صبار مطلك، تطور زراعة المحاصيل الزراعية الإستراتيجية (محصول القمح) في العراق، مجلة كلية الإدارة والاقتصاد، العدد٢، ٢٠١١.

١٧. السكيني، حميد غالب وصفاء عبد الأمير الاسدي، تقييم هيدرولوجية منافذ العراق المائية للنقل، مجلة آداب البصرة، العدد ٣٨، ١٩٩٨.

١٨. السكيني، حميد غالب، المختبرات المناخية، وانعكاساتها على حركة النقل البحري في العراق، مجلة أبحاث البصرة، العدد ٢١، ١٩٩٩.

١٩. السكيني، حميد غالب، موانئ الخليج العربي، دراسة جغرافية، مجلة أبحاث البصرة، العدد٢٨، الجزء الأول، ٢٠٠١.

٢٠. السيد ولي، ماجد، الخصائص المناخية لمحافظة البصرة، موسوعة البصرة الحضارية (المحور الجغرافي)، دار الحكمة الجامعة، جامعة البصرة، ١٩٨٨.

٢١. الشاهبندر، حيدر حمدان، أرصفة الموانئ، بحث مقدم إلى قسم التخطيط، شعبة الدراسات والبحوث، الشركة العامة لموانئ العراق، ٢٠٠٩.

٢٢. الشـاوي، عبـد الله نجـم عبـد وعـامر احمـد محمـد، دور الدولـة فـي دعـم القطـاع الصــناعي فــي العــراق (دراســة ميدانيــة) مجلــة الإدارة والاقتصــاد، الســنة ٣٤، العدد٨٩، ٢٠١١.
٢٣. الشـمري، عصـام بـدر، الخضـر، اثـر النقـل فـي التجـارة العالميـة ودور العـراق عربياً وإقليمياً، بحث مقدم إلى الشركة العامة لموانئ العراق، قسم التخطيط، شعبة الدراسات والبحوث، ٢٠٠٥.
٢٤. عبد الله، عدنان، مجلة النقل البحري، نيسان للطباعة والنشر، بغداد، ١٩٧١.
٢٥. عبيد. قاسم محمد، مشكلة الحدود العراقية الكويتية، نشرة شؤون عراقية، العدد ٥، مركز دراسات النهرين، جامعة النهرين، ٢٠٠٨.
٢٦. عذاب، آمـال حنش وآخرون، انعكـاس الحكومـة الالكترونيـة مـع تخطـيط النقـل والمواصلات، وقائع مؤتمر السابع لوزارة النقل للفترة ١٩ ٢٠/١١/٢٠٠٨.
٢٧. العـزاوي، بهـاء بـدري حسـين، دور إيـران فـي التـأثير علـى جيوبوليكيـة منطقـة الخليج العربي، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية، العدد٤٢، ١٩٩٩.
٢٨. عكاش، بدر نعمـة وعبد الرزاق محمـود محمـد، مشـروع معالجـة الترسبات فـي الأنهر الملاحية للموانئ، مركز علوم البحار، جامعة البصرة، ٢٠١٠.
٢٩. العكيدي، بشـار فتحـي جاسم، سكك الحديد ودورها فـي تعزيـز علاقـات العـراق بجيرانــه، مركــز الدراســات الإقليميــة، العــدد ٦، المجلــد ٥، ســنة ٥، الموصــل، ٢٠٠٨.
٣٠. العلــي، جميـل طـارش وحســن خليـل حسـن وعـدي إدريـس محمـود، التغيـرات الطوبوغرافية والملاحية لقناة خور عبد الله، مجلة أبحاث البصرة، العدد ٣٨، الجزء ٤، ٢٠١٢.ة ، جامعة المستنصرية ، العدد ٦١ ، ٢٠١٠ .
٣١. فرج، سكنة جهية، الواقع والآفاق المستقبلية للنقل البحري (النقل بالشاحنات) في العراق مع إشارة إلى محافظة البصرة، مجلة دراسات البصرة، السنة ٩، العدد ١٧، ٢٠١٤.

٣٢. كـاظم، حسـين جـواد، تحليـل ظـاهرة الانحـراف السـلعي وأثرهـا علـى التنميـة الاقتصــادية (مــع الإشــارة إلــى الاقتصــاد العراقــي)، مجلــة العلــوم الاقتصــادية، العدد٢٧، المجلد السابع، ٢٠١١.
٣٣. كريم، حسين حميد، التاريخ الجيولوجي الحديث لسهل وادي الرافدين الجنوبي، مركز دراسات الخليج، المجلد ٢٤، العدد ٤، جامعة البصرة ١٩٩٢.
٣٤. الكناني، لمياء محسن ومالك دحام الجميلي، العلاقات العراقية الكويتية وإشكالية ميناء مبارك، مجلة دراسات دولية، العدد٥٢، ٢٠١٣.
٣٥. مضر، لمى، أزمة المشتقات النفطية في العراق وسبل معالجتها، مجلة المستقبل العربي، العدد ٣٠٨، ٢٠٠٤.
٣٦. مطشـر، وسـام رزاق، الوضـع الهايـدرومورفي فـي خـور عبـد الله شـمال غـرب الخليج العربي والتأثيرات المتوقعة للموانئ الحديثة المزمع إنشاءها، مجلة آداب ذي قار، المجلد٢، العدد٥، شباط ٢٠١٢.
٣٧. مطشر، وسام رزاق، دراسة التاريخ التكويني والترسيب لمناطق جنوب العراق، وقائع المؤتمر الأول لإنماء الاهوار، مركز علوم البحار، جامعة البصرة، ٢٠٠٥.
٣٨. المهـاجر ، محمـد كـاظم ، الفقـر فـي العـراق قبـل وبعـد حـرب الخلـيج ، اللجنـة الاقتصادية والاجتماعية لغربي اسيا ، نيويورك ، الاسكوا ، ١٩٩٧ .
٣٩. ميـرا، شـفيق، لوجسـتيات النقـل البحـري، بحـث مقـدم إلـى مـؤتمر النقـل البحـري، مركز القاهرة الدولي للمؤتمرات، القاهرة، ١٩٩٥.
٤٠. النـاهي، فخـري هاشـم خلـف، البحـر الإقليمـي بـين إيـران ودول الخلـيج العربـي، مجلة الدراسات الإيرانية جامعة البصرة، السنة الثالثة، العددان ٧ ، ٨ ،٢٠٠٢.
٤١. نصـر، عبـد الـرزاق يوسـف، فـوزي غالـب عمـر السـعدون، مينـاء أم قصـر، الواقـع والمشكلات وإمكانات التطور، مجلة العلوم الاقتصادية والإدارية، جامعة البصرة، كلية الإدارة والاقتصاد، العدد٢٧، ٢٠١٢.
٤٢. نصـر، عيسـى احمـد وآخـرون، تحليـل التكلفـة الاقتصـادية والاجتماعيـة للموانـئ البحرية (نموذج مقترح) مجلة المرساة، المجلد الأول، العدد ١٥، ١٩٩٠.

٤٣. الهاشمي، وسام شاكر، مسطحات المد والجزر في شمال غرب الخليج العربي (منطقة جنوب الفاو) وقائع الندوة الأولى حول الطبيعة البحرية لخور الزبير، مركز علوم البحار، جامعة البصرة، ١٩٨٦.

الرسائل الجامعية

١. الاسدي، اسعد عباس هندي، النقل البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة ومشاكله خلال المدة (١٩٧٠ ٢٠٠١)، دراسة في جغرافية النقل، أطروحة دكتوراه، كلية الآداب، جامعة البصرة، ٢٠٠٥.

٢. الاسدي، اسعد عباس، النقل بالسيارات على الطرق الخارجية لمحافظة البصرة، دراسة في جغرافية النقل، رسالة ماجستير، كلية التربية، جامعة البصرة، ٢٠٠١.

٣. البهادلي، قاسم عبد علي عذيب، الموانئ العراقية وأثرها في قوة الدولة، دراسة في الجغرافية السياسية، رسالة ماجستير، كلية تربية ابن رشد، جامعة بغداد، ٢٠١٠.

٤. جبارة، سوزان عبد اللطيف، النقل بالحاويات في الموانئ العراقية، رسالة ماجستير، كلية التربية للبنات، جامعة بغداد، ٢٠١١.

٥. الربيعي، ظاهر عبد الزهرة خضير، تاثير العوامل الجغرافية في الاهمية الجيبولتيكية للانهار المشتركة بين ايران والعراق ، اطروحة دكتوراه ، كلية التربية ، جامعة البصرة ، ٢٠٠٦ .

٦. الشبيبي، احمد صدام عبد الصاحب، كفاءة النشاط الاقتصادي للموانئ السعودية في مواكبتها لتطورات النقل البحري مع إشارة إلى ميناء أم قصر العراقي، رسالة ماجستير، كلية الإدارة والاقتصاد، جامعة البصرة، ٢٠٠٤.

٧. الشعبان، نسرين ثابت نعمة، تصميم نموذج محاكاة لدراسة ظاهرة المد والجزر في نهر أم قصر رقم (١)، رسالة ماجستير، كلية العلوم.، جامعة البصرة، ٢٠٠٣.

٨. العامري، سوسن حسون محمد، طبيعة السواحل العراقية وأساليب حمايتها، رسالة ماجستير، الجامعة التكنولوجية، بغداد، ١٩٩٩.

٩. العديني، مارش احمد سعيد، الموانئ اليمنية (عدن الحديدة) دراسة في جغرافية النقل ، أطروحة الدكتوراه، كلية التربية، جامعة بغداد، ١٩٩٨.

١٠. العنزي، علي حسين خميس، تطور النقل البحري لموانئ العراق للفترة ١٩٥٠ ٢٠٠٠، رسالة ماجستير، كلية الآداب، جامعة البصرة، ٢٠٠٤.
١١. العيداني، سمير عبد علي مرزوق، شمال الخليج العربي منطقة بحرية قلقة للأمن والسلامة البحرية، رسالة ماجستير، الكلية البحرية، الجامعة البحرية العالمية، مالمو، السويد، ٢٠١٣.
١٢. العيداني، صلاح خضير عبود، تحليل جغرافي للحركات المائية في الخليج العربي وأثارها على الملاحة البحرية، رسالة ماجستير، كلية الآداب، جامعة البصرة، ١٩٩٦.
١٣. الغريب، طالب جاسم محمد، ميناء البصرة – دراسة تاريخية ١٩١٥ – ١٩٥٦، رسالة ماجستير، كلية الآداب، جامعة البصرة، ١٩٨٤.
١٤. اللامي، عمران راضي ثاني، تأثير بعض الحقائق البحرية للخليج العربي علي هيدرومورفولوجية الجزء الشمالي لمجرى شط العرب، رسالة ماجستير، كلية الآداب، جامعة البصرة، ٢٠٠٩.
١٥. محسن، مصطفى فهد، المشاكل التي تواجه الموانئ البحرية، رسالة ماجستير، كلية الإدارة والاقتصاد، جامعة بغداد، ٢٠٠٥.
١٦. المشهداني، بان علي حسين، واقع أداء صناعة النقل البحري في دول مجلس التعاون الخليجي والعراق، رسالة ماجستير، كلية الإدارة والاقتصاد، جامعة البصرة، ٢٠٠٩.
١٧. المنصوري، فائق يونس عبد الله، دراسة انتقال الرواسب في الجزء الجنوبي من شط العرب، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية الزراعة، جامعة البصرة، ١٩٩٦.
١٨. المياحي، سهيلة صبيح ناصر، دور الموانئ التجارية العراقية في تجارة العراق الخارجية للمدة ١٩٩٧ ٢٠١٠، رسالة ماجستير، كلية التربية، جامعة البصرة، ٢٠١٣.

١٩. حياة ، رصاع ، اثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكييف معها ، رسالة ماجستير ، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير والعلوم التجارية ، جامعة وهران ، ٢٠١٣ .
٢٠. اللطيف ، محمد بن عمر بن محمد العبد ، تصميم وفاعلية انظمة الحماية المهبطية (الكاثودية) المستخدمة في منع تآكل انابيب النقل ، اطروحة دكتوراه ، كلية الهندسة ، قسم الهندسة الكيمياوية ، جامعة الملك سعود ، ٢٠٠٧ .

ثالثاً: المراجع والتقارير الحكومية

١. الاتحاد العربي للنقل البحري والبري، النقل البحري، دار الفكر الأردني، الأردن عمان، ٢٠٠٩
٢. الأمم المتحدة ، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، نشرة النقل والمواصلات، ٢٠١٤.
٣. الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، مجلس التجارة والتنمية، الاتجاهات الرئيسية في النقل الدولي وآثارها على التنمية، الاونتكاد جنيف، ٢٠١٣.
٤. الأمم المتحدة، الاتجاهات الرئيسية في النقل الدولي وأثارها على التنمية، الاونكتاد، اذار، نيويورك، ٢٠١٣.
٥. الأمم المتحدة، التطورات والاتجاهات الأخيرة في النقل البحري الدولي التي تؤثر في تجارة البلدان النامية، مجلس التجارة والتنمية، جنيف،٢٠١٣.
٦. ــــــــــ ، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، مسح التطورات الاقتصادية والاجتماعية في المنطقة العربي، نيويورك، ٢٠١٣.
٧. ــــــــــــــــــــــــــــــــــــ ، نشره النقل والمواصلات، ٢٠١٣.
٨. ــــــــــــــــــــــــــــــــ ، آثار الاتفاق العام بشأن التجارة والخدمات GATS على النقل، الأمم المتحدة، نيويورك، جنيف، ٢٠٠٠.

٩. ———— ، جامعة الدول العربية، التقرير الاقتصادي العربي الموحد، ٢٠١٠.
١٠. جامعة الدول العربية، التقرير الاقتصادي العربي الموحد، ٢٠١٠.
١١. جمهورية العراق، البنك المركزي العراقي، المديرية العامة للإحصاء والأبحاث، التقرير الاقتصادي السنوي، ٢٠١٣ بغداد.
١٢. ———— ، الشركة العامة لموانئ العراق، دور النقل البحري العراقي لتقديم أفضل الخدمات الشركات النفطية، ورقة عمل مقدمة إلى مؤتمر الشركات النفطية، تشرين الأول، ٢٠١٠.
١٣. ———— ، وزارة الإسكان والتعمير، مديرية الطرق والجسور، البصرة، القسم الفني، شعبة هندسة الطرق الخارجية، ٢٠١٣،
١٤. ———— ، وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي الدولي، الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية إحصاء الصناعي، المنشآت الصناعية، ٢٠١٣.
١٥. ———— ، وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي الدولي، الجهاز المركزي للإحصاء، بغداد، التقرير السنوي لاستيرادات العراق الصناعية، ٢٠١٣.
١٦. ———— ، وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي الدولي، اللجنة الفنية لقطاع النقل والاتصالات، الإصدار الثاني، ٢٠٠٩.
١٧. ———— ، وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي الدولي، خطة التنمية الوطنية، بغداد، ٢٠١٣ ك/١.
١٨. ———— ، وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي، مديرية الإحصاء الضامي، تقرير المنشآت الصناعية، أيار، ٢٠١٤.
١٩. ———— ، وزارة النقل، الشركة العامة للنقل البري العراقي، القسم الفني، شعبة الإحصاء، أعداد الشاحنات المتنوعة للمدة (٢٠١٠- ٢٠١٣)، ٢٠١٣.
٢٠. الجهاز المركزي للإحصاء، قسم التخطيط، شعبة المساحة، البصرة، ٢٠١٣.
٢١. خريطة الاديرالية، ١٢٣٥، ٢٠١٣.
٢٢. دليل الموانئ النفطية، وزارة النفط، شركة نفط الجنوب، ٢٠٠٧.

٢٣. اللجنـة الاقتصـادية والاجتماعيـة لغربـي آسـيا (الاسـكو) مسـح التطـورات الاقتصادية والاجتماعية في المنطقة العربية (٢٠١٣- ٢٠١٤) الأمم المتحدة، نيويورك، ٢٠١٤.

٢٤. اللجنـة الاقتصـادية والاجتماعيـة لغربـي آسيا (الأسكوا) الإستراتيجية الإقليميـة لتطوير النقل المتعدد الوسائط، الأمم المتحدة، نيويورك، ٢٠١٢.

٢٥. اللجنـة الاقتصـادية والاجتماعيـة لغربـي آسـيا، اثـر الاتفـاق العـام بشـأن تجـارة الخدمات (GATS) على النقل، الأمم المتحدة، جنيف، ٢٠١٣.

٢٦. اللوائح التنظيمية للموانئ البحرية أبو ظبي، دائرة النقل في قطاع النقل البحري، أبو ظبي، ٢٠١٠.

٢٧. مصلحة الموانئ العراقية، خور العمية النفطي، نشرة مطبوعة بالرينو في عام ١٩٦٥،

٢٨. معهد تدريب الموانئ، تطور صناعة الموانئ والنقل في القرن الحادي والعشرين، القاهرة، ٢٠٠١.

٢٩. مكتب الاستشاري البحري، مركز علوم البحار، جامعه البصرة، ٢٠٠٥، دراسة هيدروغرافية لمشروع ميناء البصرة الكبير، أدلة مقدمة إلى الشركة العامة لموانئ العراق، وزارة النقل والمواصلات.

٣٠. المؤسسة العامة لموانئ العراق، المنشأة العامة لميناء المعقل، قسم الهندسة، شعبة الصيانة، التقرير الإداري لعامي ١٩٥٨ – ١٩٥٩.

٣١. نفس المصدر بسبب بتقرير الشركة العامة للنقل البحري، فرع البصرة.

٣٢. النقل البحري الدولي، السويد، ط١، ٢٠٠٠.

٣٣. وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي الدولي، الجهاز المركزي للإحصاء، الإحصاء السكاني لعام ٢٠١٣.

٣٤. وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي الدولي، الجهاز المركزي للإحصاء، بيانات أعداد السكان العراقي، ٢٠١٣.

٣٥. وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي، دائرة التخطيط الزراعي، خطة تنمية القطاع الزراعي، اللجنة الفنية، بغداد، ٢٠١٣.

٣٦. وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء العراقي، المجموعة الإحصائية السنوية، ٢٠١٠ – ٢٠١١.

٣٧. ـــــــــــــــــــــــــــــ ، إحصاء المنشآت الصناعية البصرة،٢٠١٣.

٣٨. ـــــــــــــــــــــــــــــ ، بغداد، المجموعة الإحصائية السنوية للسنوات (١٩٨٠ – ٢٠٠٠)، ٢٠١٣.

٣٩. ـــــــــــــــــــــــــــــ ، تقرير إحصاءات النشاط النقل والاتصالات، ٢٠١٣.

٤٠. ـــــــــــــــــــــــــــــ ، مديرية إحصاءات النقل والاتصالات، التقرير الإحصائي للنقل البحري، ٢٠١٠.

٤١. وزارة التخطيط، تخطيط النقل النهري في العراق الواقع والآفاق المستقبلية، ٢٠٠٠، هيئة تخطيط النقل ، بغداد، رقم الدراسة ٣٦٢، عام ١٩٨٦.

٤٢. ـــــــ ، الحجاز المركزي للإحصاء، حوادث الطرق الخارجية حسب الأشهر، ٢٠١٣.

٤٣. ـــــــ ، الجهاز المركزي للإحصاء، المجموعة الإحصائية السنوية لعام ١٩٧٩.

٤٤. وزارة الزراعة، مديرية زراعة المنطقة الجنوبية، القسم الفني، شعبة الأسماك، ٢٠١٣.

٤٥. وزارة المالية، المديرية العامة للكمارك، المنطقة الجنوبية، التقرير السنوي للمسافرين والمغادرين، ٢٠١٠.

٤٦. وزارة النفط، شركة نفط الجنوب (S. O. S.)، دليل الموانئ النفطية، البصرة، ٢٠١٣.

٤٧. وزارة النقل، الشركة العامـة لسكك الحديـد، أطـوال المسـارات الحديديـة، بغـداد، ٢٠١٣.

٤٨. ــــــــ ، الشركة العامة لسكك الحديدية العراق، قسم النقل والتشغيل والحركة، إحصاءات النقل، ٢٠١٣.

٤٩. ــــــــ ، الشـركة العامــة للنقـل البحـري العراقــي، قسـم التخطـيط، شـعبة الإحصاء والمتابعة، بصرة، ٢٠١٣.

٥٠. ــــــــــــــــــــــــ ، التقرير الاقتصادي السنوي، ٢٠١.

٥١. ــــــــــــــــــــــــ ، الوكـالات البحريـة، أم قصـر، التقريـر الشهري لحركة السفن والمسافرين للفترة (٢٠٠٢– ٢٠١٣).

٥٢. ، الشـركة العامـة لموانـئ العراق، الخطـة الإسـتراتيجية للموانـئ، قسـم التخطيط والمتابعة، ٢٠١٣.

٥٣. ــــــــــــــــــــــــ ، الشـؤون البحريـة، التطـوير البحـري ملخص الاعتداءات والتجاوزات، ٢٠١٣.

٥٤. ، دليل ميناء خور الزبير،٢٠١٢.

٥٥. وزارة النقـل، الشـركة العامــة لمـوانئ العـراق، قسـم التخطـيط، الشـعبة الفنيــة، ٢٠١٣.

٥٦. ــــــــــــــــــــــــ ، قسم التخطيط، الشعبة الفنية، الموقف الشهري للاستيرادات والصادرات الزراعية للمدة (٢٠٠٥ – ٢٠١٣) ٢٠١٣.

٥٧. ــــــــــــــــــــــــ ، قسم التخطيط، شعبة القوى العاملة، التقرير السنوي للقوى العاملة للمدة (٢٠٠٣ – ٢٠١١)، ٢٠١٣.

٥٨. ــــــــــــــــــــــــ ، قسم التخطيط، شعبة القوى العاملة، التقرير السنوي للقوى العاملة للمدة (٢٠١١ ٢٠١٣)، ٢٠١٣.

٥٩. ــــــــــــــــــــــــ ، قسم الحاسبة الالكترونية، شعبة القوى العاملة، جدول بأعداد العاملين، ٢٠١٣.

٦٠. ـــــــــــــــــــــــــــــــــ ، قسم الحفر البحري، شعبة المسطح البحري، أعماق الموانئ، ٢٠١٤.

٦١. ـــــــــــــــــــــــــــــــــ ، قسم الحفر، شعبة المسح البحري، ٢٠١٢.

٦٢. ـــــــــــــــــــــــــــــــــ ، قسم الشؤون البحرية، شعبة الملاحة البحرية، وحدة الملاحة الفاو (السيطرة البحرية) سجلات المد والجزر اليومية، ٢٠١٣.

٦٣. ـــــــــــــــــــــــــــــــــ ، قسم الشؤون المالية، شعبة الإيرادات العامة، ٢٠١٣.

٦٤. ـــــــــــــــــــــــــــــــــ ، مديرية ميناء خور الزبير وأم قصر (الميناء الجنوبي) الموقف اليومي للتفريغ والشحن،٢٠١٣.

٦٥. وزارة النقل، المديرية العامة للمساحة، خريطة العراق الإدارية مقياس الرسم ١/١٠٠٠٠٠٠، بغداد، ٢٠١٣.

٦٦. ـــــــــ ، قسم الشؤون البحرية، شعبة الملاحة، وحدة التأمين والمقاطعة، الإيرادات للسنوات ٢٠٠٨ – ٢٠١٢، ٢٠١٣.

٦٧. ـــــــــ ،الشركة العامة لموانئ العراق، قسم الحفر البحري، شعبة المسح البحري معدلات الأعماق الارصفه٢، الموقف السنوي، ٢٠١٣.

٦٨. ـــــــــ ، الشركة العامة للنقل البحري العراقي – فرع البصرة، قسم التخطيط، الشعبة الفنية، سجلات أعداد السفن وحجمها ونوعها، ٢٠١٣.

٦٩. ـــــــــــــــــــــــــــــــــ ، البصرة، الوكالات البحرية، الشعبة الفنية، التقرير اليومي، تعداد السفن القادمة والمغادرة، ٢٠١٣.

٧٠. ـــــــــــــــــــــــــــــــــ ، القسم المالي والتدقيق، بغداد، التقرير السنوي للإيرادات، الشعبة المالية، بغداد، ٢٠١٣.

٧١. ـــــــــــــــــــــــــــــــــ ، بغداد، قسم التخطيط، شعبة العقود الخارجية، ٢٠١٣.

٧٢. ـــــــــــــــــــــــــــــــــ ، بغداد، قسم التخطيط، التقرير السنوي (١٩٨٠ – ١٩٨٨)، ٢٠١٣.

٧٣. ـــــــــــــــــــــــــــــــــ ، فرع البصرة، التقرير الفني للأسطول العراقي السنوي، القسم التخطيط، الشعبة الفنية، ٢٠١٣

٧٤. ـــــــــــــــــــــــــــــــــ ، فرع بغداد، قسم التخطيط والمتابعة، ٢٠١٣.

٧٥. ، الشركة العامة للنقل البحري، بغداد، ٢٠١٣، قسم التخطيط، الشعبة الفنية، التقرير الفني.

٧٦. ـــــــــــــــــــــــــــــــــ ، بغداد، القسم المالي والتدقيق، إرادات عام ١٩٧٩.

٧٧. ، الشركة العامة لموانئ العراق، التقرير الإداري السنوي (١٩٩٠ – ١٩٩٢). ٢٠١٣

٧٨. ـــــــــــــــــــــــــــــــــ ، التقرير الإداري السنوي ١٩٩٠ – ١٩٩٢.

٧٩. ـــــــــــــــــــــــــــــــــ ، التقرير السنوي، قسم التخطيط، شعبة الدراسات والبحوث، ٢٠١١.

٨٠. ـــــــــــــــــــــــــــــــــ ، بحث مقدم إلى قسم التخطيط، شعبة الدراسات والبحوث، واقع الأرصفة وتطويرها، ١٩٩١.

٨١. ـــــــــــــــــــــــــــــــــ ، قسم الإعلام في الموانئ، شعبة التصوير والوثائق، ٢٠١٣.

٨٢. ـــــــــــــــــــــــــــــــــ ، قسم التخطيط والمتابعة، شعبة الدراسات والبحوث، التقرير السنوي، ٢٠١٠.

٨٣. ـــــــــــــــــــــــــــــــــ ، قسم التخطيط، الشعبة الفنية، جدول بطاقات الأرصفة للموانئ العراقية، ٢٠١٣.

٨٤. ــــــــــــــــــــــــــــــــ ، قسم التخطيط، الشعبة الفنية، التقرير اليومي للحمولات المستوردة والمصدرة، ٢٠١٣.

٨٥. ــــــــــــــــــــــــــــــــ ، قسم الحفر البحري، شعبة المسح البحري و الكارتوكرافك ، ٢٠١٣.

٨٦. ــــــــــــــــــــــــــــــــ ، موقع الموانئ التجارية، ٢٠١٣.

٨٧. وزاره التخطيط، تقرير حول نتائج مسح التشغيل والبطالة لسنة ٢٠٠٣، بغداد، ٢٠٠٤.

٨٨. وزاره النفط، شركة نفط الجنوب، مشروع القرض الياباني، ٢٠١٣.

٨٩. الوكالة اليابانية للتعاون الدولي، ملخص تقرير المخطط الشمولي لدراسة قطاع الموانئ في جمهورية العراق، ٢٠١٣.

رابعاً: مقابلات شخصية

١. السيد فاضل عبد علي عبيد المياحي ، الربان البحري ، بتاريخ ٢٠١٣/٢/١٣.

٢. السيد داود سلمان حسين ، مدير شعبة المسح البحري بتاريخ ٢٠١٣/١٢/٢٥.

٣. السيد كاظم عبد الرسول جواد، مدير قسم التخطيط، الشعبة الفنية، الإدارة العامة لشركة ناقلات نفط الجنوب ٢٠١٤/٨/١١ وبتاريخ ٢٠١٤/٨/١٤ .

٤. السيد سعود عبد السلام، مدير قسم الملاحة البحرية، وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، الشؤون البحرية، ٢٠١٤/٨/١٨.

٥. السيد مدير التفريغ والشحن لميناء المعقل مضر الإدريسي بتاريخ ٢٠١٤/٤/٩.

٦. السيد مدير التفريغ والشحن لميناء أبي فلوس بتاريخ ٢٠١٤٠/١٠/٢٠.

٧. السيد فاضل عبد علي عبيد، الربان البحري ، قسم المدونة الدولية لأمن وسلامة السفن البحرية العراقية، وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق بتاريخ ٢٠١٣/١/١٨.

٨. السيد حيدر كاظم ابراهيم ، رئيس مهندسين اقدم ، مدير القسم الفني ، الشركة العامة للنقل البحري العراقي بتاريخ ١٩ / ٢ / ٢٠١٣ .

٩. مقابلـة شخصـية مـع رئيس المهندسين البحـري ابراهيم عيسـى ابراهيم، قسم الشؤون البحرية بتاريخ ١٨/٧/ ٢٠١٤

ثانياً: المصادر الإنجليزية

1. Claikyimena, David Dolters , Alejaudromico, jovmal of Development Economics 75 , World Bank United states 2004.
2. Duong N. X and Khrutch, V. K. Computational Modeling of Flow and Pollution Transportation in Open Channel with Geometry and Bottom Relief. Bovndary field problems and computer simulation 43rd them atic Issue series computer science, 2001.
3. Economic and social commission for Western Asia Escwa external trade Bulletin of the Arab region .issue: twenty second, United Nation ،New York, 2013.
4. European Sea Ports Organization. A revive of port authority functions: Two Ards Arenaissance, Brusel, 2008.
5. Harlioasn. psaraftis Geoorage panagakos, Green corridors in European freight logistics and the super Grwwn project transport Research Area, Europe, 2012 .
6. J. E. Spencer and W. L. Thomas, Cultural Geography, Willey. New York. 1969.
7. Jocob Viner International Trade and Economic Development oxford, the Clarendom press, 1953.
8. Ministry of transport (mot) General company for Iraq) Gcpi (master plan study for port sector in the Republic of Iraq in term Report(1) February 2014.
9. Ministry of transport, General company for ports of Iraq Master plan study for port sector in the Republic of Iraq interim Report (1) 2014.
10. P. Gavr, Port Planning as a Strategic Tool University of An Twerp. 2005.
11. U. S Arab Trade out look, Publication of the national U. S. Arab Chamber of Commerce, 2013.

12. Master plan study for port sector in the Republic of Iraq Japan International Cooperation Agency .2013.
13. Owm'sWavtical Almanac. Hug's Scotch whisky, 1978 .
14. 3-Report by Unctad secretariat, Assessment of a sea port land in Terface :an analytical framework -17 December 2008 .
15. the presentation material of "Iraq infrastructure" (GCPI) 2013.
16. presentation material of "Iraq infrastructure" IRC figure 2.8-1 rail way development plan 2013.
17. Tocoboviner، international trade and Economic Development oxford, The clarendom press, 1953,p130 .

Abstract

Maritime transportation is considered as one of the most important pillars of economy to any state in the world. It is an everlasting resource to that economy that support the treasury of the state. In addition, it is important to both international and internal trade. Ports are the contact points with other foreign states. They are transporters to different kinds of goods and products around the world. Besides, they help in mixing social and cultural relations among costal states and cities.

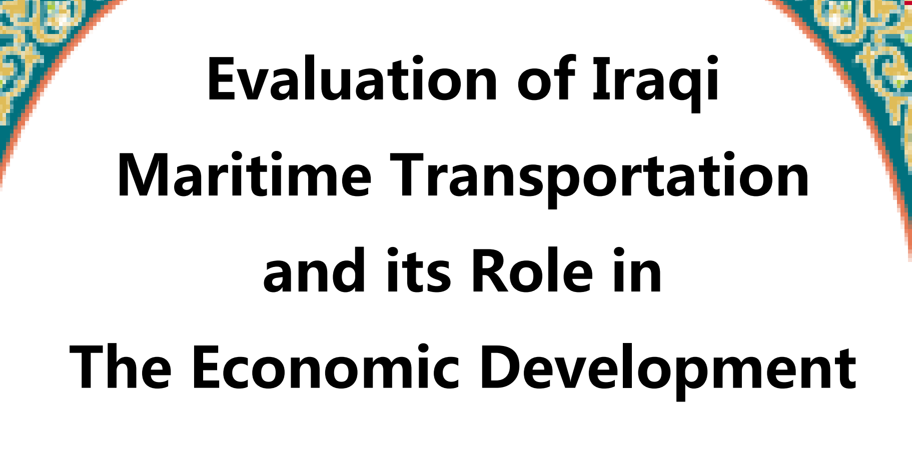
Maritime transportation has pushed all states especially the developed ones to forward different types of investments in this sector due to the huge revenue. It is a useful resource if there is an appropriate economic, social and political climate. Some states rely about 70% on this sector as contribution to their income budgets.

Maritime transportation in Iraq is not an exception, on the contrary, it contributes a great deal to the national budget. It contributes to the economic wheel of progress in the country. It is the vital vein to the different stuff of the whole trade. After 2003, there was a recognizable exposure to the world which

resulted in overflow of various goods making use of the political change.

About 85% of the different goods are imported through maritime transportation . it represent a lung to the country without which there would be a great deficiency.

The study falls into five chapters, introduction, abstract, conclusion, and recommendations. Chapter One has two sections. Section one surveys the history of maritime transportation in Iraq. In section two we study the elements of the transportation(ship, road, port). Chapter Two deals with the natural and human resources that may affect the transportation. Chapter Three is devoted to the criteria of performance evaluation of maritime transportation in Iraq by applying these criteria on the elements of transportation. Chapter Four deals with the effect of transportation on the economic development. Chapter Five shows the present situation as well as the future expectation of maritime transportation in Iraq by forwarding future expectation from 5 to 10 years to arrive at changes and development that the transportation could witness.



Evaluation of Iraqi Maritime Transportation and its Role in The Economic Development

A Study in Transportation Geography

A Dissertation Submitted
to the Council of College of Education
for Human Sciences in Partial Fulfillment of
the Requirements for the Degree of Doctor
of Philosophy in Geography

By
Najim Al-Deen Abdullah Najim Al-Hajjaj

Supervisor
Professor Asaad Abbas Hindi Al-Asadi,Ph.D.

1436 A.H. **2015 A.D.**